ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

1896.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1896.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, B. Ausland. — III. Juristisches, insbesondere Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücher- und Kartenschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Afrika, Amerika, Asien, Belgien, England, Frankreich usw.

(Div. = Dividende. GB. = Geschäftsbericht. GV. = Generalversammlung.)

Amerikas Eisenbahnwesen. Ueberblick über die Entwickelung in techn. Beziehung. 99, 895. 100, 906. 101, 917.
Arbeiterschutz-Gesetzgebung u. Sonntagsruhe. 3, 27. 5, 45.
Arlbergbahn. Schutzbauten. 89, 801.
Aufsichtsdienst bezw. Rauchverhältnisse im Tunnel. 93, 844. 95, 859.
Ausstellungen. Berliner. 55, 481. 76, 685. 77, 693. 78, 699. 80, 719. 84, 761. 88, 793.
„ Budapester. 72, 647. 73, 655. 74, 666. 75, 675. 79, 709. 81, 731. 82, 741. 83, 751.
„ Genfer. 62, 553. 71, 642.
„ Nischni-Nowgoroder. 74, 665.
„ Nürnberger. 64, 567. 68, 608. 98, 887.
Betriebsreglement für den direkten Orientverkehr. 54, 477.
Betriebsstatistik. 28, 255. 29, 265.
Deckung von Zügen bei Schneehindernissen auf offener Strecke. 92, 831. 100, 915. 102, 927.
Eisbrech-Dampffähren. 21, 195.
Eisenbahnbetrieb bei Schneefall und Schneesturm. 102, 927.
Eisenbahnen der Erde. 99, 899.
Eisenbahnsignal, neues. 55, 490.
Eisenbahn-Zeitfragen: Frachtbegünstigungen. 3, 25. Grundlagen der Gebührenberechnung. 14, 123. 19, 180. Bedeutung einer Neuordnung der Gebührenberechnung. 18, 159. 19, 180.
Eisernes Thor. 100, 915.
Elektrische Bahnen Europas. 51, 452.
„ Vortrag. 92, 832.
Elektrische Einrichtungen der Französ. Bahnen. 87, 783. 90, 811. 91, 821.
Elektrische Weichen- u. Signalstellung. 85, 767.
Entgleisung einer Zahnradlokomotive. 36, 325.
Fahrplankonferenz (Europäische). 99, 901. 100, 910.
Frachtbegünstigungen. 3, 25.
Französische Staatsingenieure in Privatdiensten. 57, 503.
Frostempfindliche Güter. Beförderung in geheizten Wagen. 54, 473.
Gebührenberechnung. Grundlagen derselben. 14, 123. 19, 180.
„ Bedeutung einer Neuordnung. 18, 159. 19, 180.
Internationale Eisenbahnstatistik. 19, 179.
Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Durchsicht des Uebreinkommens. 19, 178. 31, 286. 97, 880.
„ Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei Beschädigung eines Gutes durch Transportverzögerung. 27, 245. 66, Beiblatt.
„ Zusatzerklärung v. 20/9. 93 u. Zusatzvereinbarung v. 16/7. 95. 100, 905.
Nickelstahl, Baustoff der Zukunft. 32, 291.
Nord-Express. 36, 329.
Postverbindung Trelleborg-Sassnitz. 39, 354. 79, 713. 85, 773.
„ Stralsund-Malmö. 85, 771.
Prüfung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen. 22, 198.
Remscheid-Solingen u. Thalbrücke Müngsten. 85, 769. 87, 786.
Schienen. Billige Erhaltung in den Kurven u. Weichen. 8, 71.
Schnellzug 1. Ranges. 53, 466.
Schnellzugsfrage auf dem intern. Eisenbahnkongress. 16, 139. 17, 151. 35, 315.
Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. Nrn. 19—66.
Snowdon-Zahnradbahn. 40, 357. 45, 393. 47, 411, 58, 514.
Sonntagsruhe u. Arbeiterschutz-Gesetzgebung. 3, 27. 5, 45. (Siehe auch Wagenmangel.)
Technische Einheit im Eisenbahnwesen. 5, 46. 51, 452. 71, 641.
Todtenschau.
„ Boros, Benjamin. 33, 301.
„ Caillaux, 74, 671.
„ Clauss. 58, 513.
„ Engel, Ernst. 99, 903.
„ Greathead. 94, 857.
„ Grosch. 5, 50.
„ Haas. 70, 637.
„ Hardy. 56, 501.
„ Hohenlohe, Prinz Egon. 74, 672.
„ Jolissaint. 27, 251.
„ Laveleye, Auguste de. 2, 20.
„ Lesseps, Victor de. 91, 828.
„ Marti. 96, 873.
„ Martroy, Vicomte du. 91, 828.
„ Michelet, Gustav. 99, 903.
„ v. Nostitz u. Jänkendorf. 71, 645
„ von. Oer, Freiherr 40, 362.
„ Perazzi. 94, 856.
„ Rougeot de Briel. 17, 157.
„ Rühlmann. 14, 127.
„ Rüppell. 81, 740. 84, 764. 86, 777.
„ v. Scala. 35, 322.
„ Schieffer. 100, 915.
„ Seyschab. 88, 798.
„ Ssumarókow. 17, 158.
Transportsteuer (Eisenbahn-). 94, 849.
Tunnel (Probe-) für d. Berliner Untergrundbahnen. 75, 681.
Vereine.
„ Brandversicherungs-Verein Preuss. Staatseisenbahn-Beamten. 55, 488.
„ Elektrotechnischer. 89, 804.
„ Internat. perm. Strassenb.-Verein. 95, 863.
„ Klub Oesterr. Eisenbahnbeamten. 26, 242.
„ Preuss. Beamtenverein zu Hannover. 51, 449.
„ Verband Deutscher Architekten u. Ingenieurvereine. 92, 832.
„ Verband Oesterr. Lokalbahnen. 80, 724.
„ Verband Schweizer. Eisenbahngesellschaften. 10, 96. 75, 678.
„ Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Betriebsreglement. Nachträge. 7, 65. 96, 869.
„ „ Betriebslängen der Vereinsbahnen. 11, 99. 58, 516.
„ „ Statistische Nachrichten von den Bahnen des Vereins. 23, 209. 26, 238.
„ „ Abrechnungsstelle. Thätigkeit in 1895/96. 34, 308.
„ „ „ Uebereinkommen derselben. 85, 772.
„ „ Radreifenbruch - Statistik. 40, 358.
„ „ Zusammenstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. 44, 392.
„ „ Festschrift zum 50 jährigen Jubiläum. 49, 431. 51, 445.
„ „ Preisvertheilung. 49, 433.
„ „ XV. Technikerversammlung. 52, 453.
„ „ T.-O. der Vereinsversammlung. 52, 456.
„ „ Vorträge aus Anlass der Jubelfeier des Vereins. 59, Beiblatt. 60, 529. 61, 539.
„ „ Auszeichnungen aus Anlass der Jubelfeier. 61, 547.
„ „ Protokoll der Vereinsversammlung. 64, 563. 65, 573. 66, 583. 67, 595.
„ „ Fünf festliche Tage zu Ehren des 50 jährigen Bestehens des Vereins. 67, 591. 68, 603.
„ „ Rundschreiben Nr. 4054. 85, 771.
„ „ Vereinfachung des Verfahrens bei Bekanntmachung der in den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen eintretenden Veränderungen. 88, 796.
„ „ Statistische Nachrichten, betr

Achsbrüche u. Achsanbrüche in 1895. 89, 803.
„ Verein Deutscher Maschineningenieure. Vorträge. 32, 291. 56, 500. 100, 915.
„ Verein Deutscher Privatbahnen. 75, 682.
„ Verein Deutscher Strassenbahn- u. Kleinbahnverwaltungen. 9, 87. 43, 381.
„ Verein für die Förderung des Lokal- u. Strassenbahnwesens in Oesterreich. 8, 75. 12, 109. 14, 127. 39, 352. 70, 633.
„ Verein für Eisenbahnkunde. 7, 70. 12, 114. 15, 136. 28, 264. 41, 368. 47, 416. 63, 561. 85, 775. 87, 792. 92, 839.
„ Verein Schweizer. Eisenbahn- u. Dampfschiffangestellter. 90, 818. 96, 873.
Wagenkonstruktion u. Wagenmangel. 21, 189.
Wagenmangel u. Sonntagsruhe. 81, 734. 86, 778.
Zonentarif (Ungar.) Reform betr. 22, 197.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Aachener Kleinbahnen. GB. 38, 344.
Achensseebahn. GV. 29, 272.
Allgem. Deutsche Kleinbahn-Ges. GB. 25, 232.
„ Obligationen. 77, 698.
„ Bahnprojekte. 89, 804. 91, 827.
Allgem. Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft. 34, 309. 49, 435.
Altdamm-Colberger E. GV. 7, 67. 53, 468.
„ Wagenbeleuchtung. 9, 87.
„ GB. 55, 487.
Altenburg-Zeitzer E. GB. 43, 380.
Altona - Kaltenkirchener E. Aktienkapital. 5, 48.
„ Langenfelde für Stückgut geschlossen. 17, 154.
„ GB. 69, 620.
„ GV. 75, 683. 101, 921.
Anhalt. Entwickelung des Eisenbahnwesens. 77, 697.
Anklam-Lassaner Kleinbahn. Eröffnung. 32, 294.
Arad-Csanader E. GV. 44, 386.
„ Elektr. Betrieb. 86, 781.
Asch-Rossbacher Lokal-E. GB. 46, 403.
Aussig-Teplitzer E. GB. 26, 242.
„ Staatsantheil am Betriebsüberschuss. 33, 300.
„ GV. 39, 351.
„ 3,5 % Prioritätsanleihe. 58, 518.
„ Erdsenkungen in Brüx. 74, 670. 76, 689.
Baden. Dampfschifffahrt auf dem Bodensee in 1894. 21, 193.
„ Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr. 32, 294.
Badische Staatsbahnen. Kilometerhefte. 1, 6. 25, 231.
„ Eröffnung bezw. Veränderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Karlsruhe - Mühlburger Thor. 5, 48. Denzlingen und Buchholz. 7, 67. Kirchheim b. H. 30, 278.
„ Betriebsbericht. 19, 176.
„ Personalnachrichten. 69, 626.
„ Aenderung von Stationsnamen. 97, 880.
Barcs-Pakráczer E. GB. 48, 422.
Bayern. Entwickelung des Lokalbahnwesens und Entwurf eines neuen Lokalbahngesetzes. 2, 11.
„ „ Annahme des letzteren. 41, 363.
„ Bodensee - Gürtelbahn. 27, 248. 32, 294.
„ Nürnberger Ausstellung (siehe Ausstellungen unter I.).
„ Kündigung von Schuldverschreibungen. 81, 736.
Bayerische Staats-E. Eröffnung der Strecken: Bayreuth - Warmensteinach. 67, 599.
„ „ Bodenwöhr - Neunburg v. W. 63, 560.
„ „ Bogen-Steinburg. 43, 379.
„ „ Ebern-Maroldsweisach. 85, 773.
„ „ Geiselhöring-Radldorf. 79, 712.
„ „ Steinburg-Konzell. 99, 902.
„ Betriebseinstellung auf d. Strecken Geiselhöring-Straubing und Geiselhöring-Sünching. 79, 712.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Strass-Moos. 5, 48. Genderkingen. 25, 231. Leinau. 32, 295. Niederstrass u. Neukirchen-Balbini. 38, 343. Kläham. 43, 380. Fischbach bei Feucht. 45, 395. Stockau. 55, 486. Geigart. 59, 523. Grub. 63, 560. Buttenheim. 67, 599. Rüdenhausen - Feuerbach. 72, 649. Ramsenthal. 75, 682. Hergensweiler. 82, 743. Oberferrieden. 83, 754. Girching. 86, 780. Grosselfingen. 90, 846. Ernsgaden. 97, 880.
„ Schliessung der Station Pilling. 77, 697.
„ Auflösung bezw. Errichtung von Bausektionen. 71, 641.
„ Betriebsergebnisse in 1895. 93, 847.
„ Eisenbahnneubau. 99, 902.
Bentheimer Kreisbahn. Eröffnung. 32, 294.
Bergheimer Kreisbahnen. Kerpen - Benzelrath eröffnet. 51, 448.
„ Betriebsführung betr. 91, 826.
Bockwaer E. GB. 27, 249.
Böhmische Kommerzialb. GV. 44, 386.
Böhmische Nordbahn. Beschwerde gegen das Handelsministerium. 20, 186. 26, 242.
„ GV. u. GB. 44, 386.
Böhmische Westbahn. Liquidation. 24, 223.
„ Aktien u. Genussscheine. 64, 570.
Bosnien und Hercegowina.
„ Elektr. Strassenbahn in Sarajevo. 19, 180.
„ Projekt Arzano-Bugojno. 41, 367.
„ Voranschlag der Staatsbahnen. 48, 420.
Bosnisch - Hercegowinische Staatsbahn. Stationseröffnungen 66, 589.
Bozen-Meraner E. Aktien betr. 14, 127.
„ Stationsnamen-Aenderung. 35, 321.
„ GV. u. GB. 39, 351.
Braunschweig. Aus dem Landtage. 43, 379.
Braunschweig. Landes-E. GB. 40, 360.
Breslau-Warschauer E. GB. 38, 344.
„ Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 95, 863.
Bröltbalbahn. GB. 34, 309.
„ GV. 38, 344.
Bruchsal-Odenheim-Menzingen. Wagenübergang. 17, 155.
„ Betriebseröffnung. 21, 191.
Brünner Lokal-E. GV. 29, 272.
Budapester elektr. Untergrundbahn. Betriebsstatut. 44, 386.
Budapester Zahnradb. GV. 50, 442.
Budapest-Esztergomer (Graner) Lokal-E. Aenderung v. Stationsnamen. 22, 201.
Budapest - Neupest - Rákospalota. GV. 35, 321.
„ Kapitalserhöhung. 64, 570.
Budapest-Szt. Lörincz. GV. 29, 272.
Bukowinaer Lokal-E. GV. 48, 422.
Buschtêhrader E. GV. 41, 367.
„ Prioritäten. 58, 518.
Cöthener Kleinb. Eröffnung. 97, 881.
Colberger Kleinbahn. Betriebsübertragung. 3, 30.
Crefelder E. GB. 59, 523.
Crefeld-Uerdinger Lokal-E. GB. 51, 449.
Cronberger E. GB. 45, 395.
Csetnekthaler Lokal-E. GV. 50, 441.
Dahme-Uckroer E. GB. 79, 712.
Dampftramway-Ges. (vorm. Krauss & Co.) GV. 46, 404.
Debreczen-Dereczke-Nagy-Létaer E. GV. 56, 494.
Debreczen-Füzesabony - Ohátpolgárer E. GB. 44, 386.
Debreczen-Hajdunánaser E. GV. 56, 494.
Dessau-Wörlitzer E. GB. 79, 712.
Deutschbrod-Humpoletz. GV. 54, 477.

Deutsches Reich.

1. Allgemeines.

„ Ansteckungsstoffe. Beseitigung bei Viehbeförderung. 73, 659.
„ Bahneröffnungen in 1895. 1, 3.
„ Bahnnetz Deutschlands am 1./5. 96. 57, 505.
„ Berlin. Allgem. Elektr.-Gesellsch. 3, 31. 93, 847.
„ „ Allgem. Omnibus-A.-G. 11, 104. 21, 192. 81, 738.
„ „ Neue Omnibus-A.-G. 83, 755.
„ „ Gesellschaft für elektr. Unternehmungen. 5, 49. 9, 87.
„ „ Gewerbeausstellung (siehe Ausstellungen unter I.).
„ „ Direkter Pers.- und Gepäckverkehr zw. d. Bahnhöfen. 73, 660.
„ „ Kohlenzufuhr. 11, 103.
„ „ Städtische Verkehrsdeputation. 99, 903.
„ Betriebsergebnisse u. Bahneröffnungen im November 1895 bis Oktober 1896. 3, 30. 9, 86. 19, 179. 27, 248. 36, 328. 45, 395. 53, 467. 59, 523. 69, 619. 75, 682. 85, 772. 97, 880. 102, 929.
„ Deutscher Eisenbahn - Gütertarif. 30, 278.
„ Deutscher Eisenbahn-Personen- u. Gepäcktarif. 17, 154.
„ Eisenbahn - Rentenbank in Frankfurt a/M. 77, 698. 83, 755.
„ Eisenbahntruppe. Jubiläum. 40, 359.
„ Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens von 1870/71. 37, 333. 39, 348.
„ Gehaltsaufbesserung der Eisenbahnbeamten. 95, 862.
„ Hamburg - Amerikanische Packetfahrt-A.-G. 27, 249.
„ Hamburgs Handel u. Schifffahrt. 72, 653.
„ Handels - Gesetzbuch (neuer Entwurf). 73, 658.
„ Kaiserlicher Erlass v. 10/5. 96. 38, 343.
„ Kaiser Wilhelmkanal. 79, 714.
„ Levanteverkehr (über Hamburg). 45, 397. 63, 561.
„ Norddeutscher Lloyd. 59, 524.
„ Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen. 78, 707.
„ Reichshaushalts-Etat für 1897/98. 91, 825.
„ Reichspost- u. Telegraphenverwaltung. 87, 789.
„ Reichstag. Etatsberathung. 17, 153.
„ Seeverkehr in den Hafenplätzen in 1894. 49, 435.
„ Sonntagsruhe im Eisenb. - Güterverkehr. 32, 294.
„ Sonntagszüge (billige) zwischen

Hamburg u. Lübeck im Sommer 1895. 7, 65.
„ Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. 98, 890. 99, 897. 100, 908.
„ Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte. 81, 738.
„ Strassenbahnen. 5, 49. 11, 103. 15, 134. 17, 155. 19, 180. 21, 192. 23, 215. 25, 232. 27, 249. 34, 309. 36, 331. 38, 345. 40, 361. 43, 381. 45, 397. 49, 436. 51, 449. 53, 469. 57, 507. 61, 546. 63, 561. 67, 601. 69, 621. 73, 660. 75, 684. 79, 713. 81, 737. 83, 755. 85, 774. 87, 789. 89, 804. 97, 882. 101, 922.
„ Tarifkommission (ständige). 17, 154. 43, 379. 49, 434. 71, 641. 77, 696.
„ Vereinbarung erleichternder Vorschriften f. d. wechselseitigen Verkehr. 77, 696.
„ Verkehr auf den Wasserstrassen. 53, 469.
„ „ mit Russland. 81, 737.
„ Verkehrsordnung. Neufassung des § 53. 3, 28.
„ „ Ergänzung der Anlage B. 57, 507. 77, 697.

2. Projekte, Vorarbeiten und Neubauten.
„ Altenburg-Langenleuba. 1, 6.
„ Altenglan-St. Julian. 32, 295.
„ Altstadt Brandenburg - Rötehof. 61, 546.
„ Angerburg-Korschen. 40, 360.
„ Annaberg-Deutsch-Krawarn nebst Abzweigung. 43, 380.
„ Apenrade-Gravenstein. 79, 713.
„ Aschaffenburg - Grossostheim. 73, 659.
„ Aschaffenburg-Hösbach. 73, 659.
„ Aschersleben - Schneidlingen - Nienhagen. 3, 30.
„ Barmen-Elberfeld-Vohwinkel (elektrische Schwebebahn). 63, 561. 89, 804.
„ Beckum - Ennigerloh - Warendorf. 21, 192. 23, 215.
„ Beckum-Lippstadt. 23, 215.
„ Bendorf a/Rh.-Wölferlingen. 7, 68.
„ Berent-Karthaus. 47, 413.
„ Bergedorf-Geesthacht. 34, 309.
„ Bergneustadt-Olpe. 43, 380.
„ Berlinchen-Arnswalde. 38, 344.
„ Berliner elektr. Hochbahn. 27, 249. 73, 659.
„ Berlin-Wriezen. 79, 713.
„ Berxen-Asendorf. 85, 774.
„ Beucha-Brandis-Altenhain. 21, 191.
„ Biesenthal-Zerpenschleuse. 21, 192.
„ Bitterfeld-Düben nebst Abzw. 65, 579.
„ Blankenburg-Aschersleben. 75, 683.
„ Blatzheim - Holzheim - Eschweiler. 7, 68.
„ Bodensee-Gürtelbahn. 1, 6. 2, 16. 27, 248. 32, 294.
„ Braunschweig. Südharzbahn. 84, 737.
„ Brieg-Namslau-Kempen. 95, 863.
„ Briesen Bahnhof - Briesen Stadt. 55, 487.
„ Britz-Fürstenberg i/Mecklenb. 47, 413. 61, 546.
„ Broddydamm-Dt.-Eylau. 40, 360.
„ Brohl a/Rh. - Weibern - Kempenich. 21, 191.
„ Bruchhausen-Hoya. 85, 774.
„ Bruchhausen-Vilsen-Syke. 49, 435.
„ Bublitz-Schlawe. 43, 380.
„ Buckow - Bhf. Dahmsdorf-Müncheberg. 73, 660.
„ Bütow-Leba. 47, 413.
„ Bunzlau-Hockenau. 43, 380.
„ Burgdorf - Burgwedel - Vahrenwald. 15, 134.
„ Busendorf-Merzig-Dillingen. 17, 154. 87, 789.
„ Bylen-Jamlitz. 73, 660.
„ Casekow - Penkun - Pommerensdorf. 53, 468.
„ Charlottenbrunn-Schweidnitz. 34, 309.
„ Clötze-Wernstedt. 55, 487.
„ Colberg-Cöslin. 7, 67. 19, 180.
„ Corbach - Frankenberg (Hessen-Nassau). 47, 413.
„ Crefeld-Fischeln. 30, 278.
„ Crohne a. Brahe-Prust. 101, 922.
„ Dargebell-Ducherow. 93, 847.
„ Düsseldorf - Crefeld nebst Zweigb. 23, 215. 69, 621.
„ Eberswalde - Liebenwalde - Oranienburg. 3, 31. 19, 180.
„ Elberfeld - Cronenberg (elektr. Strassenb.). 51, 449.
„ Erfurt-Arnstadt. 49, 435.
„ Erfurt-Pferdingsleben. 87, 789.
„ Essen-Frohnhausen. 45, 396. 65, 579.
„ Essen-Gelsenkirchen nebst Abzweigung Stoppenberg - Caternberg. 63, 560.
„ Essen-Steele. 45, 396. 65, 579.
„ Ettlingen-Pforzheim. 95, 863.
„ Eupen-Landesgrenze. 69, 621.
„ Eversberg-Mettingen-Recke. 67, 601.
„ Finkenwalde - Neumark. 53, 468. 73, 660.
„ Finnentrop - Meschede bezw. Wennemen. 43, 380.
„ Fischeln-Willich. 93, 847.
„ Forst-Brand. 51, 449.
„ Frankfurt a/M.-Stockheim. 57, 507.
„ Franzburg - Richtenberg - Hövet. 53, 468.
„ Friedeberg N/M. (Bahnhof - Stadt). 5, 49.
„ Friedland (Ostpr.)-Tapiau. 63, 561.
„ Friedrichsdorf - Friedberg (Hessen). 47, 413. 85, 772.
„ Gandersheim-Düngen. 43, 379.
„ Gartethalbahn. 85, 774.
„ Geestemünde-Farge. 85, 774.
„ Genthin-Rathenow. 65, 579.
„ Gerlebogk-Wettin. 73, 659.
„ Grätz-Kosten. 43, 380.
„ Greifswald - Jarmen nebst Abzw. 53, 468. 91, 826. 93, 847.
„ Grünstadt-Altleiningen. 32, 295.
„ Güldenhof-Labischin Gut (-Netze). 91, 827.
„ Hadersleben-Aastrup-Sillerup-Fielstrup-Christiansfeld. 75, 683.
„ Haffuferbahn. 3, 31. 49, 435. 67, 600.
„ Halle-Leipzig. 89, 804.
„ Haltern-Camen. 83, 755.
„ Heckholzhausen - Mengerskirchen. 73, 659.
„ Heide-Pahlhude. 65, 579.
„ Heiligenhafen-Fehmarn. 21, 192.
„ Herzfelde - Kalksee (Rüdersdorf). 55, 487.
„ Heudeber-Mattierzoll. 47, 415.
„ Hildesheim - Wendhausen. 71, 642.
„ Hirschberger Thalbahn (Hirschberg-Hermsdorf U/K. 5, 49. 15, 133.
„ Honnef a/Rh.-Asbach. 73, 660.
„ Ibbenbüren - Gütersloh nebst Abzweigung. 75, 683.
„ Ihlekanal-Ziesar-Gr.-Lübars. 17, 155.
„ Jellowa-Kreuzburg O/S. 47, 413.
„ Johanngeorgenstadt-Landesgrenze. 21, 191.
„ Jüterbog-Dahme. 63, 561.
„ Kallies-Tempelburg. 43, 380.
„ Karlsruhe-Herrenalb. 95, 863.
„ Ketzin-Wildpark. 40, 361. 83, 755.
„ Kiel-Schönberger. 21, 192.
„ Kirchberg-Hermeskeil. 45, 395.
„ Klingenberg-Frauenstein. 21, 191.
„ Koberwitz-Heidersdorf. 47, 413.
„ Konitz-Lippusch. 47, 413.
„ Kotzenau - Raudten - Herrnstadt. 55, 487.
„ Kremmen - Neu-Ruppin - Wittstock. 47, 415.
„ Kreuzau-Heimbach. 47, 413.
„ Krummhübel-Riesenbaude. 67, 600.
„ Kulm-Unislaw. 43, 380.
„ Lage-Bielefeld. 49, 434.
„ Laggenbeck-Bahnhof Laggenbeck. 67, 601.
„ Landau-Herxheim. 32, 295.
„ Lathen-Werlte. 85, 774. 97, 882.
„ Lindenwald-Bachwitz. 63, 561.
„ Löwenhagen-Gerdauen. 47, 413.
„ Lübben-Beeskow. 27, 248.
„ Lübben-Cottbus. 73, 660.
„ Lübben-Falkenberg. 1, 7. 17, 155. 30, 279. 38, 344.
„ Lüneburg - Amelinghausen - Soltau. 81, 737.
„ Magdeburg-Schönebeck. 49, 435.
„ Mainz-Biebrich-Eltville. 91, 826.
„ Mainz-Wiesbaden. 91, 826.
„ Maximilianowo-Gondes. 101, 922.
„ Mellrichstadt-Fladungen. 13, 121.
„ Minden-Uchte. 3, 31.
„ Möderath-Bedburg nebst Abzweigung. 38, 345.
„ Möhringen - Neuhausen a/Fildern. 39, 349.
„ Möhringen - Vaihingen a/Fildern. 39, 349.
„ Müggelseebahn. 43, 380.
„ Mühlhausen-Ebeleben. 21, 191. 69, 621. 81, 737.
„ Münster-Empel. 43, 380.
„ Muskau - Teuplitz - Sommerfeld. 45, 396. 51, 449.
„ Nauen - Velten - Oranienburg. 9, 86. 40, 361.
„ Neheim-Hüsten-Hovestadt. 55, 487. 71, 642.
„ Neubabelsberg - Pfaueninsel-Wannsee-Neubabelsberg. 101, 922.
„ Neumühl-Wesel. 55, 487.
„ Neuwied-Neustadt. 3, 31.
„ Niederlahnstein - Oberlahnstein. 83, 755.
„ Nieder-Salzbrunn-Schweidnitz. 5, 49.
„ Nordhausen - Wernigerode. 5, 48. 55, 487. 65, 579.
„ Oberhausen - Meiderich und Oberhausen-Sterkrade. 65, 579.
„ Offenbach - Bürgel - Rumpenheim-Mühlheim a/M. 38, 344.
„ Ortelsburg-Neidenburg. 40, 360.
„ Oschersleben-Schöningen. 3, 31.
„ Osterfeld-Hamm. 43, 380.
„ Paderborn-Brackwede. 47, 413.
„ Paderborn-Horn i/L. 75, 683.
„ Perleberg - Kreisgrenze b/Hoppenrade. 61, 546. 99, 903.
„ Petersdorf - Schreiberhau - Landesgrenze. 99, 903.
„ Primsweiler-Dillingen. 65, 578.
„ Pritzwalk-Putlitz. 5, 49.
„ Pyritz-Jädickendorf. 38, 344.
„ Pyritz-Plönzig. 5, 49. 53, 468.
„ Pyritz-Schönfeld. 53, 468.
„ Rasselstein-Augustenthal. 1, 7.
„ Rastenburg-Sensburg. 1, 7.
„ Rathenow-Neustadt a/D. 43, 380.
„ Rathenow-Paulinenaue. 61, 546.
„ Rees-Empel. 67, 600.
„ Reisicht-Goldberg i/Schl. 43, 380.
„ Rendsburg-Hohenwestedt. 21, 192.
„ Rodewald-Mandelsloh. 13, 122.
„ Rückers-Reinerz (Stadt). 73, 660.
„ Rüttenscheid-Bredeney. 65, 579
„ Saarlouis - Stadt - Bhf. Saarlouis-Fraulautern. 51, 449.
„ Schkeuditz-Delitzsch. 81, 737. 89, 804.
„ Schlebusch (Bhf.-Ort). 59, 524
„ Schloppe-Kreuz. 65, 579.
„ Schmiedeberg i/Schl. - Landeshut. 30, 278.
„ Schöneck-Czerwinsk. 43, 380.
„ Schönsee - Strasburg i/Westpr. 47, 413.
„ Schwientochlowitz - Antonienhütte. 81, 737.
„ Senne-Wiedenbrück. 95, 863.

„ Simmern-Kastellaun. 47, 413.
„ Simmern - Kirchberg (Hunsrück). 47, 413.
„ Soest-Belecke-Brilon. 21,192. 23,215.
„ Soltau-Buchholz. 47, 413.
„ Sondershausen - Frankenhausen. 3, 30. 47, 413.
„ Springe-Barnten bezw. Nordstemmen. 83, 755.
„ Stallupönen-Goldap. 40, 360.
„ Steutz-Zerbst-Lindau und Zerbst-Tochheim. 3, 31.
„ Stolzenburg-Marienthal u.Forts. 1,7.
„ Straupitz-Goyatz. 73, 660.
„ Sulingen-Bassum. 47, 413.
„ Supponin-Prust. 101, 922.
„ Tanne-Walkenried bezw. Braunlage. 15, 134. 43, 379.
„ Tempelburg-Gramenz nebst Abzw. nach Polzin. 43, 380.
„ Templin-Prenzlau. 61, 546.
„ Tessiner Schmalspurb. 17, 155.
„ Teutoburger Waldbahn. 67, 601.
„ Tost-Giergowitz-Langendorf und Giergowitz-Keltsch. 5, 49.
„ Treuenbrietzen - Brandenburg - Rathenow. 43, 380.
„ Uelzen-Gifhorn. 43, 380.
„ Usingen-Weilmünster. 43, 380.
„ Vörde-Haspe. 59, 524.
„ Vorgebirgsbahn Köln-Bonn. 67,600.
„ Wallücke-Kirchlengern. 21, 191.
„ Wansen-Brieg. 43, 380.
„ Weidenhausen-Herborn. 47, 413.
„ Wernigerode - Blankenburg - Thale bezw. Quedlinburg. 15,134. 77,698.
„ Wilsdruff-Nossen. 21, 191.
„ Wipperfürth-Marienheide. 47, 413.
„ Wittingen - Oebisfelde / Salzwedel. 83, 754.
„ Wollin - Misdroy begw. Ostswine. 43, 380. 61, 545.
„ Wülfrath-Ratingen (West). 43,380.
„ Wunsdorf-Uchte. 91, 826.
„ Zamzow-Janikow. 53, 468.
„ Zörbig-Cöthen u. Abzw. Radegast-Dessau. 49, 435.
„ Zopten-Königszelt. 34, 309.
„ Zwönitz-Grünhain-Elterlein-Scheibenberg. 21, 191.
Dortmund-Gronau-Enscheder E. Eröffnung bezw. Erweiterung und Namensänderung von Stationen. 1, 6. 71, 640.
„ Anleihe. 30, 278.
„ G.-B. 99, 902.
Dux-Bodenbacher E. GV. 44, 386.
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn. GB. 63, 560.
Eisenberg-Crossener E. GB. 63, 560.
Eisern-Siegener E. GB. 45, 396.
Elmshorn - Barmstedter E. Eröffnung. 51, 448. 61, 545.
Elsass - Lothringische E. Personalnachrichten. 1, 9. 51, 452. 53, 472. 63, 562. 83, 760. 98, 894.
„ Betriebsbeschränkung Lützelburg-Pfalzburg. 23, 214.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Carspach-Sonnenberg und Eichwald. 36, 329. Düdelingen-Werk. 75, 682. Blotzheim. 84, 765. Rech. 92, 837.
„ GB. für 1895/96. 92, 835.
Eperies-Bartfelder E. GV. 56, 494.
Ermsthalbahn. GB. 53, 468.
Eutin-Lübecker E. GB. 45, 396.
„ Anleihe, Umwandlung betr. 87,788. 97, 881.
Fehring - Fürstenfelder Lokal - E. GV. 58, 518.
Feldabahn. Umbau betr. 53, 468.
Filderbahn. GB. u. Konzessionen. 39, 349.
„ Anlehen. 85, 773.
Frankfurter Güter-E. GV. 19, 180.
Frankfurter Waldbahn. GB. 25, 232.
Franzburger Kreisbahnen. Abfertigungsbefugnisse der Stationen. 43, 380.
Friauler E. GV. 56, 494.
Fünfkirchen-Barcser E. GV. 58, 518.
Fürstenfeld - Hartberger Lokal-E. GV. 58, 518.
Gailthalbahn. GV. 58, 518.
Gaisbergbahn. GV. 58, 518.
Gölnitzthalbahn. GV. 54, 477.
Göpfritz - Gr.-Siegharts (Lokal-E.). Bildung einer A.-G. betr. 22, 201.
„ GV. 52, 459.
Gran-Almás-Fizitö. GV. 54, 477.
Grazer Schlossbergbahn. GV. 20, 186.
Graz - Köflacher E. Haltestelle Wettmannstetten eröffnet. 31, 284.
„ GV. u. GB. 39, 351.
„ Verhandlungen mit der Regierung. 94, 853.
Greifenberger Kleinbahnen. Eröffnung. 53, 467.
Greifswald - Grimmener E. Eröffnung. 91, 826. 97, 881.
„ Güterwagenverkehr. 97, 881.
Gross-Karoly-Somkut. GV. 54, 477.
Gross-Peterwitz- Katscher. Eröffnung. 40, 360.
Gross-Priesen - Wernstadt - Auscha. GV. 54, 477.
Gross-Wardein-Vasko. GV. 54, 477.
Halberstadt - Blankenburger E. GB. 59, 524.
Halle-Hettstedter E. Eröffnung. 77, 697. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 95, 863.
Hanau-Hüttengesäss-E. Eröffnung. 83,754. 91, 825.
Hansdorf - Priebuser E. Verwaltungssitz. 43, 380.
Haraszti-Ráczkeve. GV. 26, 243.
Hessen. Aus dem Landtage. 47, 414. 59, 522.
„ Nebenbahnwesen. Anleihe zum Bau von Nebenbahnen. 13, 121.
„ „ WeitereEntwickelung desselben. 30, 275.
„ Vertrag mit Preussen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes. 55, 486. 57, 506.
„ Eisenbahnbrücke b. Worms. 57,508
„ Gesetz, betr. Beschaffung der Mittel z. Erwerb der Ludwigsb. 87, 789.
Hessische Ludwigsbahn. Verstaatlichung betr. 27, 248. 30, 278. 40, 360. 45, 396. 55, 486. 87, 789.
„ GB. usw. 36, 329.
„ Personalnachrichten. 61, 545.
„ Eröffnung von Strecken. 79, 712.
Hildesheim-Peiner Kreis-E. Theilstrecke eröffnet. 91, 825. 101, 921.
Hoyaer E. GB. 49, 435.
„ Div. 55, 487.
Ilmebahn. Div. 79, 712.
„ Haltepunkt Juliusmühle geschlossen. 87, 788.
Jerichower Kreisbahnen. Eröffnung von Strecken. 30, 277. 59, 523. 83, 754.
Kahlenbergbahn. GV. 48, 422.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 4, 42. 95, 862.
„ Aenderung von Stationsnamen. 22, 201.
„ Dienstjubiläum des Betriebsdirektors Kutilek. 39, 352.
„ GV. 44, 386.
„ Prioritätsanleihe. 78, 703.
„ Ordensverleihungen. 78, 703.
„ Antheil des Staates am Reingewinn. 80, 724.
„ Tarifermässigung betr. 90, 816.
Kaschau-Oderberger E. GV. 46, 403.
„ Abfertigungsbefugnisse der Station Busócz. 48, 421.
Kaysersberger Thalbahn. GB. 67, 600.
Keczkemét-Fülöpszállás. GV. 56, 495.
Kiel -Eckernförde - Flensburger E. GB. 99, 902.
Kirchheimer E. GB. 55, 487.
Königsberg-Cranzer E. Cranz-Cranzbeck eröffnet. 51, 448.
„ GB. 67, 600.
Kolomeaer Lokal-E. GB. 44, 387.
Komorn-Dunaszerdahely. Konstituirung. 62, 553.
„ Eröffnung. 94, 853.
Kreis Altenaer Schmalspurb. GB. 49,435.
„ Div. 55, 487.
Kreis Kreuznacher Kleinb. Eröffnung. 83, 754.
Kreis Oldenburger E. GB. 79, 712.
Kremsthalbahn. Haltestelle Linz-Versorgungshaus eröffnet. 22, 201.
Kronstadt - Háromszéker Lokal-E. Verwaltung der Flügellinie. 28, 258.
„ GV. 50, 441.
Lausitzer E. Rauscha - Freiwaldau eröffnet. 97, 881. 102, 930.
Lemberg-Belzecer E. GV. 44, 387.
„ Verstaatlichung betr. 88, 797.
Lemberg-Czernowitzer E. GV. 39, 352.
Löwenberg-Lindower Kleinb. Eröffnung. 75, 683.
Lokalbahn - A.-G. in München. GB. für 1895. 27, 249. 34, 309.
„ Haltestelle Habacht eröffnet. 83, 754.
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). GV. u. GB. 11, 102.
Lübeck - Büchener E. Billige Sonntagszüge zw. Hamburg u. Lübeck. 7, 65.
„ GB. 69, 620.
Mährische Grenzbahn. Aktienumtausch. 4, 41.
Mährisch - Schlesische Centralb. GV. 46, 403.
„ Liquidation betr. 86, 781.
Main-Neckarbahn. Personalnachrichten. 34, 313. 63, 562.
„ 50jähr. Jubiläum. 59, 521.
„ Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 64, 568. 95, 862.
„ GB. 101, 921.
Malbergbahn. Div. 40, 361.
Marienburg-Mlawkaer E. Abfertigungsbefugnisse der Station Hartowitz. 62, 551.
„ GB. 71, 641.
Mármaroser Salzbahn. GV. 52, 459.
Meckenbeuren - Tettnang. Wagenübergang. 15, 134.
„ Schlussabnahme der Bahn. 39, 349.
Mecklenburg. Reskript, betr. Normal - Besoldungsetat f. d. Grossh. Eisenbahnverwaltung. 97, 881.
Mecklenb. Friedrich Franz - E. Station Tribsees eröffnet. 1, 6.
„ Aenderung von Stationsnamen. 66, 588.
„ Güterabfertigung nach den Rostocker Bahnhöfen. 66, 588.
„ GB. für 1895/96. 95, 863.
Mecklenburg. Friedrich Wilhelm-E. GV. 69, 621. 81, 737.
„ GB. 71, 641. 81, 737.
Mecklenburg-Pommersche Schmalspurb. Anklam-Bugewitz bezw. Leopoldshagen eröffnet. 38, 343. 69, 620.
Meppen - Haselünner E. Gepäckfracht betr. 15, 133.
Militärbahn Banjaluka-Doberlin. Haltestelle Ramici erweitert. 29, 272.
Militärbahn (Preuss.). Eröffnung von Stationen. 11, 102. 43, 380.
Mori-Arco-Riva. GV. 35, 321.
Mühlhausen-Ebeleber E. Konstituirung. 69, 621.
Mühlkreisbahn. GV. 39, 351.
Müllheim-Badenweiler E. Eröffnung. 15, 133.

Murthalbahn Unzmarkt - Mauterndorf. Bildung einer A.-G. betr. 22, 201.
„ GV. 29, 272.
Nagy Kikinda-Nagy Becskerek. GV. 78, 704.
Nagyvárad - Belényes - Vaskoher E. GV. 66, 589.
Neuhaldensleber E. GB. 81, 736.
Neustadt - Gogoliner E. Neustadt O.S.-Zülz eröffnet. 85, 773. 97, 881.
„ Wagenübergang. 101, 922.
Niebüll-Dagebüller Kleinbahn. GB. 87, 788.
Niederlausitzer E.-G. Konstituirung. 17, 155.
„ Bau betr. 30, 278.
Niederschlesische Elektrizitäts- u. Kleinbahn-A.-G. Konstituirung. 69, 621.
Niederwaldbahn. GB. 21, 191.
Nyiregyháza-Tisza-Polgár. GV. 54, 477.
Oberhessische E. Personalnachrichten. 34, 313.
„ Strecke Grünberg - Londorf eröffn. 55, 486.
„ Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 85, 773.
„ GB. 102, 929.
Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenb. Div. 40, 361.

Oesterreich-Ungarn.

1. Allgemeines.
„ Ausgleich (wirthschaftlicher) zwischen beiden Reichshälften. 64, 569. 70, 631. 74, 670.
„ Betriebseinnahmen im November 1895—September 1896. 8, 74. 16, 145. 26, 242. 33, 300. 44, 385. 48, 421. 58, 517. 68, 614. 74, 670. 82, 745. 92, 838.
„ Böhmische Landesbank. Eisenbahn - Schuldverschreibungen. 96, 873.
„ Böhmischer Braunkohlenverkehr. 69, 622.
„ Brandschaden - Versicherung der Bahnen. 35, 320. 50, 442.
„ Donau-Elbekanal. 64, 569.
„ Eisenbahnbeamten. Lage derselben. 39, 350.
„ Eisenbahn-Beamtentag (allgemeiner). 76, 688. 80, 723.
„ Eisenbahn - Direktorenkonferenzen. 16, 146. 28, 258. 33, 300. 52, 458. 66, 589.
„ Eisenbahnminister. Programm. 10, 92.
„ Eisenbahnministerium. Organisation. 9, 79. 62, 551. 78, 703. 82, 744.
„ „ Uniformirung der Beamten. 62, 552.
„ „ Etat. 80, 722.
„ „ Beamtenstand. 86, 781.
„ Eisenbahnstatistisches Departement. 52, 458.
„ Fachvereine der Eisenbahnbediensteten. 88, 797.
„ Frachtsätze (Differentialtarifsätze). 58, 517. 66, 588.
„ Krankenkassen (Betriebs-) der Privatbahnen. 6, 58.
„ Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen usw. 8, 73. 20, 186.
„ Levanteverkehr 72, 650.
„ Lokalbahnwesen Niederösterreichs. 48, 420.
„ Luxus- u. Schnellzüge. 4, 41. 35, 321. 53, 466. 76, 689.
„ Musterkoffer-Beförderung. 46, 402.
„ Prioritätsobligationen usw. Umwandlung betr. 22, 200.
„ Sicherheitskuppelungen u. stangenförmige Handgriffe an den Wagen. 54, 477.
„ Signale m. d. Stationsglocke. 100, 911.
„ Staatsaufsicht bei Aktiengesellschaften. 2, 18.
„ Staats-Eisenbahnrath. 42, 374.
„ Strike im Nordböhm. Kohlengebiet. 80, 723. 82, 744.
„ Tarife im Oesterr.-Ungar. Ausgleich. 74, 670.
„ Thierbegleiter. Beförderungsbestimmungen. 31, 284.
„ Trinkwasser in Zügen u. Stationen. 28, 259.
„ Unfallversicherungs - Anstalt der Bahnen. 6, 59. 66, 588.
„ Zollvorschriften. Erfüllung derselben durch die Bahn. 48, 421.
„ Zuckerausfuhr. Tarifermässigungen. 86, 781. 88, 797.

2. Projekte, Konzessionen und Bauten.
„ Arzano Spalato. 41, 367. 50, 441.
„ Aspang-Hartberg. 64, 569.
„ Bärn-Hof. 41, 366. 42, 374.
„ Barzdorf-Jauernig. 41, 366.
„ Blatna-Nepomuk. 41, 366.
„ Borki-Wielkie-Grzymalow. 98, 894.
„ Boryslaw-Stebnik. 98, 894.
„ Bregenz-Bezau. 41, 366.
„ Brzesnitz-Rosmital. 41, 366.
„ Chabowka-Zakopane. 98, 894.
„ Chodorow-Podwysokie. 18, 167. 28, 258. 52, 457.
„ Delatyn-Kolomea-Horodenka. 98, 894.
„ Deutsch-Brod-Saar. 41, 366.
„ Görz-Haidenschaft. 41, 366.
„ Gross-Sieghart-Raabs. 8, 73.
„ Grulich-Schildberg. 41, 366.
„ Gstadt-Ybbsitz. 8, 73. 41, 366.
„ Haugsdorf-Weidenau. 41, 366.
„ Hinter-Trzebau-Lochowitz. 41, 366.
„ Jaworzno-Pila. 98, 894.
„ Jenbach-Mairhofen. 41, 366.
„ Karlsbad-Johanngeorgenstadt. 12, 109.
„ Karlsbad-Marienbad. 35, 321. 42, 374. 52, 458.
„ Karlsbad-Merkelsgrün. 41, 366.
„ Laibach-Oberlaibach. 41, 366.
„ Lemberg-Kamionka. 98, 894.
„ Lemberg-Winniki. 98, 894.
„ Lupkow-Cisna. 98, 894.
„ Mauthausen-Grein. 6, 59. 41, 366.
„ Nachod-Landesgrenze. 52, 458.
„ Neulenkbach-Mariazell. 52, 457.
„ Neunkirchen-Willendorf. 8, 73.
„ Ober-Grafendorf-Mank. 41, 366.
„ Olbersdorf - Hotzenplotz. 28, 258. 41, 366. 42, 374.
„ Olbersdorf-Zuckmantel. 31, 284.
„ Prachatitz-Wallern. 41, 366.
„ Prag-Kosir. 86, 781.
„ Przeworsk-Bachorz. 98, 894.
„ Rovereto-Ravazzone. 68, 614.
„ Saitz-Göding (Mähren). 76, 689.
„ Schneebergbahn. 4, 40.
„ Skucz-Policzka. 41, 366.
„ Suczawa-Stadt-Bunestie. 41, 367.
„ Tannwald-Landesgrenze nebst Flügelbahn. 100, 911.
„ Tauernbahn. 37, 339. 56, 493. 74, 670. 84, 765.
„ Teplitz - Reichenberg. 52, 458. 62, 552.
„ Treibach-Klein-Gödnitz. 41, 366.
„ Triest's 2. Bahnverbindung. 84, 765. 98, 894. 100, 911.
„ Trzebinia-Skawce. 98, 894.
„ Vintschgaubahn. 42, 374.
„ Waidhofen-Zlabings. 42, 374.
„ Wels-Salzburg-Reichsgrenze. 2 Geleis. 80, 723.
„ Wiener Stadtbahn. 20, 185. 28, 258. 31, 283. 35, 320. 86, 781. 94, 854.
„ Winterberg-Wallern. 41, 366.
„ Wodnian-Moldauthein. 29, 271.
„ Wolframs-Teltsch. 41, 366.

3. Bahneröffnungen.
„ Cercan-Krhanitz. 94, 853.
„ Jamnitz-Mähr.-Budwitz. 90, 817.
„ Nieder-Lindewiese-Barzdorf (-Heinersdorf). 52, 459.
„ Niklasdorf-Zuckmantel. 84, 766.
„ Oberndorf-Lamprechtshausen. 44, 385.
„ Salzburg-Oberndorf. 10, 93.
„ Schwarzenau-Zwettl. 48, 421. 52, 459. 56, 494.
„ Stramberg - Wernsdorf (Mähren). 62, 553.
„ Tarnopol-Kopyczynce. 90, 817.
„ Trient - Tezze (Valsuganabahn). 35, 321. 37, 340.
„ Waidhofen a/d. Ybbs - Gr. - Hollenstein. 46, 403. 58, 518.
„ Zwittau-Policka. 84, 766.

4. Parlamentarisches.
„ Aus den Landtagen. 6, 57. 8, 73. 10, 92. 12, 108. 14, 126. 16, 144. 18, 168. 20, 184.
„ Ausbau des Bahnnetzes in 1896 betr. 18, 167. 41, 366. 42, 374. 44, 385. 46, 402. 52, 457.
„ v. Bilinski's Erklärung über die Eisenbahnverstaatlichung. 98, 893.
„ Budget des Eisenbahnministeriums für 1896. 18, 167.
„ „ Berathung desselben. 26, 240.
„ „ desgl. für 1897. 94, 853.
„ Gesetzentwurf, betr. Bauprogramm der Wiener Verkehrsanlagen. 24, 222. 28, 257.
„ Interpellation, betr. Errichtung d. Eisenbahnministeriums im Verordnungswege. 16, 144. 18, 167. 22, 200.
„ „ betr. Erhöhung der Transporttarife für Salz. 24, 222.
„ „ betr. d. Internat. Eisenbahn-Frachtrecht. 37, 339. 41, 366.
„ „ betr. Bau der Bahn nach Spalato. 50, 441.
„ „ betr. Fachvereine der Eisenbahnbediensteten. 88, 797.
„ Triest's 2. Eisenbahnverbindung betr. 84, 765.
„ Verstaatlichung der Oe. N. W. B. u. S. N. D. V. B. betr. 29, 270. 33, 299. 37, 339. 39, 350. 41, 366. 46, 402. 92, 837.
„ Vorbereitung eines Gesetzentwurfs, betr. die konzessionsmässige Einlösung von Privatbahnen. 90, 816.
„ Wasserstrassen. Bau betr. 30, 350. 44, 385.
„ 2. Geleis der Oe. N. W. B. 96, 872.
Oesterr. Lokal-E.-G. GV. 54, 478.
„ Liquidation betr. 82, 744. 92, 838.
Oesterr. Nordwestb. Verstaatlichung betr. 4, 40. 16, 141. 29, 270. 33, 299. 37, 339. 39, 350. 41, 366. 46, 402. 92, 837.
„ GV. 18, 168. 54, 477.
„ Aenderung von Stationsnamen. 35, 321.
„ Anlage eines 2. Geleises. 96, 872.
„ Direktionswechsel. 100, 911.
Oesterr. Staatsbahnen. Neue Organisation. 9, 79. 62, 551.
„ Auflösung der Generaldirektion. 62, 551.
„ Staatsbahndirektionen. Wirkungskreis in Transport- u. kommerz. Angelegenheiten. 68, 613.
„ Tariferstellungs- u. Abrechnungsbüreau. 64, 569.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Unterperfuss u. Rozanka. 4, 42. Felsztyn. 35, 321. Woracitz. 44, 385. Tiefenthal. 46, 403. Lohm, Ederbauer, Castel-Vitturi. 48, 421. Tepljuh, Komarówka. 50, 441. Gross-Globnitz. 52, 459. Jankowa. 66, 587. Stein-Irresdorf. 66, 589. Gross-Senitz. 68, 612. Ravelsbach. 70, 631. Blanitz. 77, 696. Neu-

Sandez Stadt u. Klaj. 84, 765. Linz Umschlagplatz. 88, 796. Wierchomla. 91, 825.
" Schliessung von Stationen. 48, 421.
" Aenderung von Stationsnamen. 31, 284. 46, 403. 52, 459. 75, 682. 101, 919.
" Betriebsergebniss in 1895. 44, 388.
" " im I. Halbj. 96. 60, 538. Oktober 96. 96, 872.
" Prüfungsvorschriften u. Qualifikationsnachweis der Bediensteten. 6, 58. 58, 517. 62, 552.
" Bestimmungen über Vergebung von Lieferungen. 12, 108.
" Aufnahme von Technikern für Bau- u. Maschinendienst. 62, 552.
" Personal - Einkommensteuer der Beamten. 68, 613.
" Rentabilität. 80, 724.
Oesterr.-Ungar. St.-E.-G. Eröffnung der Station Hrdly. 35, 321.
" GV. 44, 387.
" Aenderung von Stationsnamen. 71, 640.
" Strikbewegung unter den Werkstättenarbeitern. 76, 689. 78, 703. 82, 744.
Oldenburg. Aus dem Landtage. 38, 343. 89, 804.
" Vereinigung der Verkehrsinteressenten. 47, 415.
Oldenburgische Staatsbahnen. Aenderung von Stationsnamen. 1, 6. 15, 133.
" Eröffnung der Strecken Oldenburg-Brake. 32, 294. 47, 414. u. Zetel-Neuenburg 25, 231.
" Personalnachrichten. 72, 653.
" GB. 102, 930.
Ostdeutsche Kleinb. - Gesellsch. GB. 65, 579.
Osthavelländische Kreisb. Ueberladestelle Neugarten eröffn. 53, 468. 54, 476.
" GB. 81, 737.
Ostpreussische Südbahn. GV. 36, 330.
" GB. 61, 545.
Ostrau-Friedländer E. GV. 44, 387.
Ostrowo-Skalmierzyce. Eröffnung. 15, 133.
Paulinenaue-Neuruppiner E. GB. 75, 683.
Petroszény - Livoszény - Lupény. GV. 56, 495.
Pfälzische E. GB. 46, 404.
" Abfertigungsbefugnisse von Stationen. 68, I. 85, 773.
" Eröffnung der Strecke Lauterecken-Odernheim. 79, 712. 87, 788.
Plettenberger Strassenbahn. Eröffnung. 38, 343.
Poprádthaler Lokal-E. GV. 68, 615.
Potscherad-Wurzmes-E. GB. 94, 853.
Prag-Duxer E. GV. 24, 223. 44, 387.
" Prioritäten. 22, 200. 64, 570. 66, 588. 86, 781.
Preussen.
1. Allgemeines.
" Bezirks - Eisenbahnräthe. 45, 397. 89, 804.
" Dampfkraft in 1896. 85, 774.
" Kleinbahnen. Entwickelung betr. 23, 211.
" Kleinbahnwesen betr. 7, 68. 11, 102. 13, 122. 18, 166. 23, 215. 36, 330. 53, 468. 55, 487. 63, 561. 71, 642. 73, 660. 81, 736. 83, 754. 85, 774. 91, 826. 101, 922.
" Landes - Eisenbahnrath. 1, 5. 25, 232. 49, 434. 53, 467. 87, 788. 93, 846. 97, 880. 101, 920.
" Personalnachrichten. 34, 313. 51, 452. 69, 626. 82, 749.
" Vertrag, betr. Eisenbahn-Betriebs- u. Finanzgemeinschaft mit Hessen. 55, 486. 57, 506.
2. Parlamentarisches.
" Eisenbahnetat. Berathung. 17, 154. 18, 163.
" Gesetzentwurf, betr. Erweiterung des Staatsbahnnetzes usw. 29, 268.
" " Berathung. 36, 328.
" " Annahme u. Veröffentlichung. 38, 343. 43, 379. 47, 413.
" Gesetzentwurf nebst Begründung, betr. Erwerb der Hess. Ludwigsbahn u. Bildung einer Eisenbahnbetriebs- u. Finanzgemeinschaft mit Hessen. 93, 841.
" " Berathung bezw. Annahme. 95, 862. 97, 880. 101, 920.
" Antrag Franckenberg, betr. Wagenmangel, Tarifermässigung u. Staffeltarife. 95, 863. 99, 901. 101, 921.
3. Ministerialerlasse betr.:
" Fahrgelderstattung im Vereins-Rundreiseverkehr. 1, 6.
" Verwendung Auer'schen Gasglühlichts. 5, 48.
" Vorarbeiten von Kleinbahnen. 11, 102.
" Reisen Beurlaubter der Schutztruppe in Schnellzügen. 15, 133.
" Bahnsteigsperre. 23, 215.
" Maassregeln zur Bewältigung des Güterverkehrs im Herbst. 61, 545.
" Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Viehbeförderung auf Eisenbahnen. 73, 659.
" Verminderung des Schreibwerkes. 73, 659.
" Wagenübergang im Verkehr mit schmalspurigen Kleinbahnen. 81, 736.
Preussische Staatsbahnen.
a) Allgemeines.
" Abgrenzung (anderweite) von Direktionsbezirken. 27, 248.
" Arbeiter-Pensionskasse. 81, 737.
" Bahnsteigsperre. 23, 215.
" Betriebsergebnisse in 1894/95. 11, 100. 13, 119.
" Etat 1896/97. 7, 67. 9, 87. 15. 131.
" Fahrgelderstattung. 1, 6. 49, 434.
" Gemeinsame Bestimmungen über Beförderung v. Personen zu ermässigten Preisen. 85, 773.
" Nachrichtenblatt. 1, 6.
" Personalnachrichten. 8, 77. 11, 104. 15, 137. 17, 158. 24, 225. 25, 233. 27, 254. 31, 290. 34, 313. 40, 362. 43, 382. 44, 392. 45, 398 48, 429. 53, 472. 69, 626. 80 729. 83, 760. 87, 792. 91, 829. 97, 885.
" Prämiirung v. Erfindungen. 43, 380.
" Prüfung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen. 22, 198.
" Starkstromleitungen auf Bahngelände. 32, 295.
" Tarife. Ausnahmetarife für Obstlieferungen, betr. 17, 154.
" " Nothstandstarif für Düngemittel. 23, 215.
" " Pers.- u. Gepäcktarif, Theil II. 32, 295.
" " Seehafentarife. 1, 6.
" " für Schles. Steinkohlen nach Stettin loco. 17, 154.
" Wagenmangel. Denkschrift. 19, 175.
" Wagenübergang auf Kleinbahnen. 81, 736.
" Weibliches Personal in D-Zügen. 25, 231.
b) Aus einzelnen Direktionsbezirken.
K. E.-D. Altona.
" Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Weddingstedt. 43, 379. Jasnitz. 47, 414.
" Eröffnung der Strecke: Wittenburg-Zarrentin. 23, 214. 36, 329.
" Eröffnung der Stationen: Holm, Osterfeld, Platenhörn u. Bokler Weiche. 34, 308. Beldorf. 43, 379. Berger-Damm. 58, 516.
" Schliessung der Station Grünenthal. 32, 295.
" Stationsnamen-Aenderung. 36, 329.
" Hamburger Centralbahnhof betr. 69, 621.
K. E.-D. Berlin.
" Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Grunewald. 30, 277. Adlershof-Glienicke. 90, 815.
" Eröffnung der Strecke Niederschöneweide-Johannisthal-Rixdorf. 51, 448.
" Eröffnung der Stationen: Ausstellung u. Eichkamp. 32, 294. Savignyplatz. 59, 523.
" Schliessung der Station Ausstellung. 82, 743.
" Tarif f. d. Berliner Stadt-, Ringbahn- u. Vorortverkehr. 17, 154.
" Verlegung v. Personenzügen v. d. Stadtbahn. 36, 330.
K. E.-D. Breslau.
" Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Rückenwaldau 32, 295. Triebelwitz. 53, 467. Blasdorf. 61, 545. Neuhammer. 65, 578. Stanowitz. 76, 688. Rothfest. 78, 702. Rohnstock. 81, 736. Nimmersath. 89, 803. Gräben. 91, 826. Thomaswaldau. 92, 837. Willenberg. 100, 910.
" Aenderung der Verkehrs - Inspektionsbezirke. 25, 231.
" Auskunftsstelle für Güter- u. Viehverkehr in Breslau. 30, 278.
" Eröffnung der Strecken: Jauer-Rohnstock. 83, 753.
" " Lauban-Marklissa. 30, 277. 40, 360.
" " Neudorf a/Gr.-Hermsdorf (Bad). 30, 277. 40, 360.
" " Oberkauffung-Merzdorf. 65, 578.
" " Schönau a/Katzbach - Oberkauffung. 14, 128.
" " Sorau-Benau. 71, 641.
" Eröffnung der Stationen: Hertwigswaldau. 38, 343. Centnerbrunn. 40, 360. Nieder-Lomnitz. 65, 578. Dubrau. 67, 599. Glatz-Stadt. 72, 649. Pürbischau. 73, 659. Gross-Mochbern. 83, 753. Breslau-Viehhof. 87, 788. Mittel-Steinkirch. 95, 863. Kerzdorf. 99, 902. Hennersdorf. 102, 928.
" Güternebenstelle Flinsberg. 47, 415. Landeck. 59, 523.
" Stationsnamen - Aenderungen. 43, 380.
K. E.-D. Bromberg.
" Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Marienwalde. 32, 295. Waldowshof. 73, 659.
" Eröffnung der Strecke: Rogasen-Dratzig. 75, 683.
" Eröffnung der Station: Betkenhammer. 47, 414.
K. E.-D. Cassel.
" Eröffnung der Strecke: Volkmarsen-Wolfhagen. 93, 846.
" Eröffnung und Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Velmeden. 25, 231. Obervellmar und Sperrlutterthal. 79, 711. Hess. - Lichtenau Stadt. 86, 780. Vernawahlshausen. 90, 815. Immenhausen. 102, 929.
" Schliessung des Haltepunkts Juliusmühle. 87, 788.
" Stationsnamen - Aenderungen. 38, 343. 75, 682.
K. E.-D. Danzig.
" Eröffnung der Strecke Gramenz-Bublitz. 83, 754.
" Eröffnung bezw. Veränderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Danzig Hauptbhf. und lege

Thor. 65, 578. 101, 919. Bartin. 67, 599. Kleschkau. 71, 640. St. Albrecht. 72, 649. Lissomitz. 78, 702. Wossarken. 86, 780. Falkenburg, Eulenburg und Kiefheide. 95, 863.
„ Schliessung der Stationen: Danzig hohe Thor. 65, 578. Reinfeld. 81, 736.
„ Güternebenstellen. 25, 231. 43, 380.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 23, 214. 40, 360.

K. E.-D. Elberfeld.
„ Eröffnung der Strecken: Remscheid (Bhf.)-Remscheid-Bliedinghausen. 45, 395. 55, 486.
„ „ Vohwinkel-Elberfeld-Varresbeck. 23, 214.
„ Eröffnung und Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Haan. 47, 414. Angermund. 71, 640.
„ Schliessung der Güterabfertigung Mülheim a/R. (K. M.). 25, 231.
„ Stationsnamen-Aenderung. 25, 231.

K. E.-D. Erfurt.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Bornitz. 5, 48. Niedertrebra. 43, 379. Friesau-Ebersdorf. 47, 414. Eisenach-West u. Töppeln. 53, 468. Kunersdorf. 55, 487. Papiermühle 67, 599. Hörschel. 81, 736. Grossneuhausen. 90, 816.
„ Eröffnung der Strecken: Georgenthal-Reinhardsbrunn. 79, 712. 87, 788.
„ „ Lauchstädt-Benkendorf. 101, 921.
„ „ Lobenstein-Lemnitzhammer. 95, 863.
„ „ Schafstädt-Lauchstädt-Merseburg nebst Zweigbahn. 69, 620.
„ Eröffnung der Stationen: Dreba. 1, 6. Eppichnellen. 43, 379. Bösdorf (Elster). 97, 880.

K. E.-D. Essen a/Ruhr.
„ Eröffnung der Strecke (Riemke-) Herne G-Wanne. 5, 48.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Heisingen. 1, 6. 51, 449. Dortmunderfeld. 11, 102. Kray-Süd. 27, 248. 74, 669. Altendorf (Ruhr) u. Huckarde. 55, 486. Brakel. 74, 669. Friedrichsfeld b/Wesel 91, 826. Caternberg-Nord u. Kray-Nord. 95, 862.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 36, 329. 43, 380.
„ Umbau des Bhfs. Essen. 7, 68.
„ Verkehrsbeschränkung auf Strecke Hofstede-Riemke-Herne (B. M.). 34, 308.

K. E.-D. Frankfurt a/M.
„ Eröffnung der Strecken: Derschlag-Bergneustadt. 57, 507. 61, 545.
„ „ Dillenberg-Oberscheld. 17, 154.
„ „ Oberscheld-Nikolausstollen. 36, 329.
„ Eröffnung, bezw. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Rebbelroth. 1, 6. Schutzbach. 17, 154. Osberghausen. 43, 380. Hausen. 47, 414. Niedermittlau. 80, 722.
„ Schliessung des Haltepunkts Wiehlbrück. 43, 380.

K. E.-D. Halle a/S.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Schönefeld. 51, 449. Prühlitz. 65, 577. Peissen. 75, 682.
„ Eröffnung der Stationen: Bülzig. 32, 295. Frohnsdorf. 47, 414. Woltersdorf. 93, 846. 97, 880. Rückersdorf-Oppelheim. 101, 919.

K. E.-D. Hannover.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Tangendorf. 17, 154. Lehe. 65, 578. Bremen Freibezirk. 69, 619.
„ Eröffnung der Strecken: Geestemünde-Cuxhaven nebst Zweigb. Speckenbüttel-Bederkesa. 36, 329.
„ „ Lage-Lemgo. 55, 486.
„ „ Lemgo-Barntrup. 85, 773.
„ „ Walsrode-Fallingbostel-Soltau. 75, 683.
„ Eröffnung der Stationen: Otze. 34, 308. Veltheim. 47, 414. Poppenburg. 82, 743. Geestemünde (Fischereihafen). 86, 780.
„ Stationsnamen-Aenderung. 7, 67. 65, 578.

K. E.-D. Kattowitz.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Bolatitz u. Kuchelna. 67, 599. Bobrek. 97, 881.
„ Eröffnung der Strecken: Guidogrube-Sosnitza-Gleiwitz (Hüttenhof). 9, 86 u. Poremba-Guidogrube. 45, 395.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 55, 486.

K. E.-D. Köln.
„ Eröffnung der Stationen: Köln-Bonnthor. 77, 696. 101, 921. Mülhausen-Oedt. 77, 696. Spay. 97, 880.
„ Schliessung von Stationen. 83, 754. 101, 921.

K. E.-D. Königsberg i/Pr.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Spirokeln. 1, 6. Steffenswalde. 7, 67. 43, 380. Kuddern. 32, 295. Hermsdorf i/Ostpr. 69, 619. Jorksdorf. 71, 640. Neidenburg-Stadtwald. 79, 712. Ziegenberg. 98, 893.
„ Eröffnung der Stationen: Mädewald. 1, 6. Ziegenberg. 3, 30. Lesgewangminnen. 66, 587. Stooszнen. 69, 619. Osterode i/Ostpr. Ueberladestelle am Drewenzsee. 90, 815. Laskowethen. 93, 846.
„ Güternebenstelle Mirunsken eröffn. 13, 121.

K. E.-D. Magdeburg.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Drohndorf-Mehringen. 9, 86. Silberhütte. 30, 277. Baalberge. 45, 395. Bandau u. Uchtspringe. 76, 688. Angern. 84, 765.
„ Eröffnung der Strecke: Schönebeck-Blumenberg. 53, 467. 79, 712.
„ Eröffnung der Station: Wahrstedt-Velpke. 30, 277.
„ Stationsnamen-Aenderung. 101, 919.

K. E.-D. Münster i/W.
„ Eröffnung der Stationen: Osnabrück-Hasethor. 43, 380. Quelle. 84, 765.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 43, 380.

K. E.-D. Posen.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Wirschkowitz. 27, 248. 45, 395. 93, 846. Silz-Hauland. 45, 395. Zydowo. 77, 696.
„ Eröffnung der Strecken: Luschwitz-Blotnik. 34, 308.
„ „ Meseritz-Schwerin a/W. 49, 434.
„ „ Schwerin a/W.-Landsberg a/W. 93, 846.
„ Eröffnung der Station Deutsch-Presse. 34, 308.
„ Stationsnamen-Aenderung. 45, 395.

K. E.-D. St. Johann-Saarbrücken.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Loef. 9, 86. Wilwerath. 30, 277. Mayen-West. 55, 486. Lampaden. 68, 612. Utzerath. 84, 765.
„ Eröffnung der Station: Norheim. 73, 658.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 13, 121. 47, 414.

K. E.-D. Stettin.
„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen: Deutsch-Nettkow. 47, 414. Wittenhagen. 53, 468. Gr. Kiesow. 62, 551. Rosow. 84, 765. Dauer. 101, 919.
„ Eröffnung der Strecke: Schivelbein-Simmatzig. 91, 825. Simmatzig-Redel. 102, 929.
„ Eröffnung der Stationen: Mittelhof 51, 449. Alt-Reblin. 77, 696. Fichtengrund. 97, 880. Kehrberg u. Kl. Tschirne. 102, 928.
„ Güternebenstellen. 43, 380.
„ Verlegung der Betriebsinspektion Stettin 2 nach Eberswalde. 67, 600.
Prignitzer E. Pritzwalk-Putlitz eröffn. 47, 414.
„ Rohlsdorf-Gottschow. Abfertigungsbefugnisse. 67, 599.
„ GB. 71, 641.
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. GV. 62, 553. 76, 689. 80, 724.
Radkersburg-Luttenberger E. GV. 52, 459.
Regenwalder Kleinbahnen. Eröffnung von Strecken. 61, 545.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder E. Stationsnamen-Aenderung. 35, 321.
„ GV. u. GB. 46, 403.
Rheinische E.-G. 30, 279. 69, 621.
Rhene-Diemelthal-E. GB. 61, 545.
Riesengebirgsbahn. Betriebsübertragung. 17, 155.
„ Projekt Krummhübel-Riesenbaude. 67, 600.
Rügensche Kleinbahnen. Eröffnung von Strecken. 45, 395. 55, 486. 101, 921.
Saalbahn. Kündigung der Schuldverschreibungen betr. 30, 278. 79, 712.
Saatziger Kleinbahnen. GV. 30, 279.
„ Kashagen-Klein-Spiegel eröffnet. 65, 578.
Sachsen. Erwerb der Strecken Altenburg-Zeitz u. Zittau-Nikrisch. 1, 5.
„ Staatshaushalt. 15, 133
„ Baubewilligung für neue Bahnlinien. 21, 191.
„ Kontrole über elektr. Betrieb. 67, 600.
Sächsische Staatsbahnen. Aenderung von Stationsnamen. 1, 6. 43, 380. 58, 516.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Mittelbach. 36, 329. Altmügeln. 43, 380. Kappel. 82, 743. Glossen b/Löbau. 90, 816. Kuhberg u. Grossermuth. 100, 909.
„ Eröffnung der Strecke Waldheim-Kriebethal. 99, 902.
„ Betriebsbericht für 1895. 101, 922.
„ Personalnachrichten. 91, 829.
Sachsen-Altenburg. Bahnbau Altenburg-Langenleuba betr. 1, 6.
Sallgast-Costebrau-Friedrichsthal (Kleinb.). Eröffnung. 32, 294.
Salzburger Eisenb.- u. Tramwaygesellschaft. GV. 48, 422.
Salzkammergut-Lokalbahn. GV. 28, 259.
Schleswig-Angler E. GV. u. Eigenthumsübertragung. 67, 600.
Slavonische Lokal-E. GV. 56, 495.
„ Haltestelle Normanci eröffnet. 90, 815.
Stargard-Cüstriner E. GB. 73, 659.
„ GV. 75, 683.

Strakonitz-Winterberg. GV. 22, 201. 56, 495.
Strausberg-Herzfelder Kleinb. Eröffnung. 89, 803.
Südbahn (Oesterr.). Verstaatlichung betr. 29, 272. 74, 670.
„ Tarifarische Behandlung v. Musterkoffern. 35, 321.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Balaton-Földvár. 41, 367. Katzelsdorf. 50, 441. Fonyód-Fürdötelep. 64, 568. Balaton-Szt. György. 68, 615. Fritzens-Wattens. 75, 682. Werndorf. 77, 696.
„ GV. usw. 44, 388.
„ Personalnachrichten. 76, 688. 92, 837.
„ Eisenbahnunfall b. Bozen. 82, 745.
„ 4 ½ Markanleihe. 98, 894.
Süddeutsche E.-G. Aktienkapital. 5, 48.
„ Neuorganisation. 53, 468.
„ GB. u. GV. 65, 978.
Süddeutsche Nebenbahnen. Station Schönenbuchen eröffn. 34, 308.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Verstaatlichung betr. 4, 40. 28, 257. 29, 270. 33, 299. 37, 339. 39, 350. 41, 366. 46, 402.
„ Verstaatlichungs-Uebereinkommen. 18, 165.
„ GV. 18, 168. 54, 478.
„ Aenderung von Stationsnamen. 35, 321.
Südöstlich-Ungarische Lokalbahn-A.-G. GV. 6, 59. 33, 301.
Szamosvölgyer E. Station Arokalja eröffnet. 48, 422.
Szatmár-Nagybanyaer Lokal-E. GV. 41, 368.
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicer Lokal-E. Stationsnamen-Aenderung. 35, 321. 72, 649.
Szombathely (Steinamanger)-Pinkafö (Pinkafeld). GV. 78, 704.
Taraczthaler Lokal-E. GV. 54, 478.
Temesvár-Lippa-Radna. Konstituirung. 62, 553.
Teplitzer Elektrizitäts- u. Kleinbahn-G. Konstituirung. 26, 242.
Torontaler E. Stationsnamen-Aenderung. 92, 837.
Transdanubische Lokal-E. GV. 56, 495.
Türkheim-Wörishofener E. Eröffnung. 68, 612.

Ungarn.

1. Allgemeines.
„ Entwickelung des Ungar. Bahnnetzes in 1895. 6, 57.
„ desgl. seit 1846. 58, 517.
„ Milleniumsausstellung. 14, 127. (Siehe auch Ausstellungen unter I.)
„ Personalnachrichten. 90, 817.
„ Selbstversicherung der Eisenbahnen gegen Feuer- u. Transportschäden. 35, 320.
„ Strassenbahnen. 4, 41. 33, 301. 48, 422.
„ Ungarische Lokal-E.-G. 30, 441.
„ Vizinal- u. Lokalbahnwesen. Neuregelung. 2, 18. 90, 817.
„ Wiederanstellung v. Eisenbahnbediensteten, welche durch strafgerichtliches Urtheil vom Dienste entfernt wurden. 50, 441.
„ Zonentarif. Reform betr. 22, 179. 24, 225.

2. Projekte, Vorarbeiten, Konzessionen und Bauten.
„ Alvincs-Hermannstadt-Rothenthurmpass-Landesgrenze. 24, 222. 28, 258. 66, 589.
„ Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló. 41, 367.
„ Börgönd-Sárkeresztúr-Sárbogárd. 68, 614.
„ Gattaja-Lugos-Maros-Illye. 33, 301.
„ Kis-Czell-Pándorf. 80, 724.
„ Lonyathalbahn. 70, 632.
„ Nagy-Lomnicz-Tatra-Lomnicz. 6, 59.
„ Neusiedler Seebahn. 76, 689.
„ Oedenburg-Pressburg. 64, 570.
„ Temesvár-Módos. 10, 93.
„ Temesvár-Radna-Lippa. 54, 478. 64, 570. 78, 704.
„ Viljevo-Kapelna-Cadjavica-Noskovci. 66, 589.

3. Betriebseröffnungen.
„ Aszód-Balassa-Gyarmat-Losoncz. 76, 688.
„ Baranya-Sellye-Nasic. 16, 145.
„ Boldvathalbahn. 70, 632.
„ Budapest-Angyalföld-O-Buda. 94, 853.
„ Budapester Untergrundbahn. 16, 145. 31, 283. 44, 386.
„ Budapest-Neupest-Rákospalota. 8, 74.
„ Budapest. Verbindungsgeleis zw. d. Ringbahn u. Lokalb. Budapest-Gran. 44, 385.
„ Csákovár-Boka. 16, 145.
„ Csorbasee-Zahnradbahn. 61, 548.
„ Dorogh-Drasche-bányatelep. 94, 853.
„ Erdököz-Tiszolcz. 100, 911.
„ Garam-Berzencze-Léva. 88, 798.
„ Györ (Raab)-Bakony-Szt. László. 70, 632.
„ Hegyes-Feketehegy-Palánka. 92, 838.
„ Jaád-Somogyvár. 10, 93.
„ Kaposvár-Fonyód. 60, 538.
„ Karczag-Tiszafüred. 44, 385.
„ Kecskemét-Tisza-Ugh. 84, 766.
„ Komárom-Duna-Szerdahely. 94, 853.
„ Nagy-Bélicz-Privigye. 35, 321. 37, 339.
„ Nagyhalmágy-Brád. 94, 853.
„ Neupest-Rákospalota. 29, 272.
„ Pancsova-Petrovoszelló. 72, 650.
„ Pápa-Csorna. 64, 569.
„ Párdány-Zsombolya. 2, 18.
„ Székesfehérvar (Stuhlweissenburg)-Adony-Szabolcz. 84, 766.
„ Temesvár-Buziás. 96, 872.
„ Tisza-Polgár-Nyiregyháza. 88, 798.
„ Versecz-Gattaja. 56, 494.
„ Veszprém-Uj-Dombovár. 4, 41.
„ Zala-Szt. Grót-Balaton-Szt. György (Zalathalbahn). 6, 59.
„ Zalathna-Kénesd. 58, 518.
„ Zólyóm-Brezó-Erdököz nebst Zweigb. 16, 145.

4. Parlamentarisches.
„ Vizinal- (Lokal-) Bahnen. Konzessionirung betr. 14, 127. 37, 339.
„ Investitionsanleihe der Staatsbahnen u. das Eisenbahnbudget. 18, 168. 22, 201. 72, 649. 76, 689.
„ Gesetzentwurf, betr. Bau u. Betrieb der Lonyathal-E. 70, 632.
„ Thronreden. 82, 745. 96, 872.
Ungarische Staatsbahnen. Tariferhöhung. 4, 41. 8, 74.
„ Aenderung von Stationsnamen. 4, 42. 22, 201. 29, 272. 35, 321. 56, 494. 63, 559. 72, 649. 76, 688.
„ Eröffnung bezw. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Less. 4, 42. Csillaghegy. 22, 201. Puszta Tenyö. 31, 284. Szarvaszó. 46, 403. Szt. Mária, Batta, Németság. 48, 422. Rochfalva. 52, 459. Csörgö. 62, 551. Oezed, Bucsány. 65, 577. Hali, Moh. 68, 615. Fornád-Keczege. 69, 619. Fonyód-Fürdötelep. 71, 640. Berczel-Cserö. 79, 711. Ebes. 88, 796. Normanci. 90, 815. Királyhalmok, Radnóth. 91, 825. Kaposfö. 102, 929.
„ Freikartenreglement 12, 109.
„ Frachtbegünstigungen f. d. Ungar. Mühlen. 18, 168.
„ Kommerzielle Monographie. 52, 462.
„ Erträgnisse der Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe verwalteten Vizinalbahnen in 1894. 54, 475 55, 484.
„ Getreidetransport. 62, 552.
„ Werkstättendienst in 1894. 78, 702.
„ Personalnachrichten. 84, 765.
Ungarisch-Galizische E. GV. 41, 368.
Unterkrainer E. GV. 54, 478.
Valsuganabahn. Eröffnung. 35, 321. 37, 340.
„ Bahnbeschreibung. 70, 633.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (siehe Vereine unter I.).
Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft. Konzessionen und Bauten. 5, 48. 57, 508.
„ Personalnachrichten. 99, 903
Versecz-Kubin. GV. 54, 478.
Voldagsen-Duingen. Voldagsen-Salzhemmendorf eröffnet. 51, 448.
Warstein-Lippstadter E. GV. 23, 215.
„ GB. 57, 507.
Weimar-Geraer E. Aktieneinlösung. 79, 712.
Wernshausen-Brotteroder Feldbahn. Eröffnung. 53, 467. Schliessung. 77, 698.
Werrabahn. Kündigung der Prioritätsobligationen. 30, 278. Desgl. der Stammaktien. 79, 713.
Westdeutsche E.-G. Handelsgerichtl. Eintragung. 1, 7.
„ Führung des Betriebs verschied. Bahnen. 91, 826.
Westfälische Landes-E. Konzessionen. 102, 930.
Wien-Aspang-E. GV. 39, 352.
Wiener Lokalbahnen. GV. 46, 404.
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter E. GV. 31, 284.
Wismar-Karower E. GB. 75, 683.
Wittenberge-Perleberger E. GB. 67, 600.
Wittmannsdorf-Ebenfurt. GV. 56, 495.
Wodnian-Prachatitz. GV. 54, 478.
Württemberg.
„ Aus dem Landtage. Berathung des Staatsvertrags, betr. die Bodensee-Gürtelbahn. 1, 6. 2, 16.
„ „ Gesetzentwurf, betr. Beschaffung von Geldmitteln für den Bau von Eisenbahnen usw. für 1896/97. 31, 285.
„ „ „ Veröffentlichung des Gesetzes. 49, 435.
„ „ Bahnhofsautomaten. 39, 349.
„ „ Zinsherabsetzung der Staatsschuld. 83, 754.
„ Entwickelung des Eisenbahnwesens. 4, 35. 5, 43. 6, 53.
„ Lokal- u. Nebenbahnen. 36, 326.
Württembergische Staatsbahnen. Eröffnung der Strecken: Kornwestheim-Untertürkheim. 77, 697. 80, 724.
„ „ Lauffen a/N.-Güglingen. 69, 621.
„ „ Schussenried-Buchau. 79, 712. 87, 790.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen: Derendingen. 1, 6. Walheim 9, 86. 67, 599. 87, 788. Klingenberg. 9, 86. 67, 599. Ellhofen, Affaltrach, Heilbronn-Carlsthor. 63, 557. Inzigkofen, Sondelfingen, Zollern, Aistaig, Benningen, Bittebronn, Dettingen b/Ehingen, Kaiseringen, Lautlingen, Neufra a/D., Oetisheim, Schweinhausen, Thalfingen. 67, 599. 87, 788. Stuttgart Nordbahnhof. 82, 743.
„ Personalnachrichten. 1, 8. 24, 225. 53, 472. 69, 626. 79, 717. 87, 792. 97, 885.
„ Verwaltungsbericht für 1894/95. 24, 219.

Zalathalbahn. Eröffnung. 6, 59.
Zittau-Reichenberger E. GB. 51, 449.
Zschipkau-Finsterwalder E. Betrieb der Kleinbahn Sallgast - Costebrau-Friedrichsthal. 32, 294.
„ GV. 79, 712.
Zsebély-Csákovár-Bóka. GV. 56, 495.
Zsitvathaler Lokal-E. GV. 54, 479.
Zwolenoves-Smecnaer E. GV. 39, 352.

B. Ausland.

Afrika.
„ Abyssinien. Aethiopische E. betr. 87, 791.
„ Aegypten. Bahnprojekte. 56, 498. 70, 635.
„ „ Eisenbahnnetz nebst Karte. 50, 437. 53, 463.
„ „ Strassenbahnen. 78, 707.
„ „ Suezkanalgesellschaft. 56, 498.
„ „ Unterägyptische E. 24, 225. 35, 324.
„ Deutsche Besitzungen. Ostafrika. Centralbahnprojekt. 22, 204. 70, 634. 80, 728. 97, 884.
„ „ „ Usambara-E. 55, 488.
„ „ Togogebiet. Bahnprojekt. 22, 204.
„ Englische Besitzungen. Britisch-Ostafrika. Bahnprojekt Mombassa-Uganda (Viktoria Nyanza). 55, 489. 70, 634. 80, 728.
„ „ Britisch-Südafrika. Betschuanaland-E. 2, 21. 22, 205.
„ „ „ Beïra-E. 22, 205.
„ „ Kapland. Eisenbahnwesen. 22, 205. 35, 324. 80, 727.
„ „ Natal. Eisenbahnwesen. 55, 488. 80, 728.
„ Französische Besitzungen. Algerien. Bahnprojekte, Konzessionen u. Bauten. 2, 21. 70, 635.
„ „ „ Eisenbahnaufsicht. 25, 232.
„ „ „ Eisenbahnnetz. 56, 499.
„ „ „ Ostalgerische E. 56, 499. 78, 706.
„ „ „ Société des tramways algériens. 78, 706.
„ „ Madagaskar. Bahnbau. 87, 791. 97, 885.
„ „ Réunion. Eisenbahnen betr. 2, 21.
„ „ Senegambien. Eisenbahnen betr. 7, 68. 39, 355. 87, 791.
„ „ Tunesien. Bahneröffnungen u. Projekte. 2, 21. 78, 707.
„ „ „ Bahnnetz. 56, 499.
„ „ „ Strassenbahnen. 2, 21. 24, 225. 25, 232. 78, 706.
„ Italienische Besitzung. Erythräa. Eisenbahnbetrieb. 28, 260.
„ Kongostaat. Kongo-E. 7, 68. 24, 224. 35, 323. 53, 469. 70, 635. 78, 707.
„ Oranje - Freistaat. Bahnprojekte. 22, 205. 55, 488.
„ „ Ankauf von Bahnen. 70, 635.
„ „ Eisenbahntarife. 97, 885.
„ Portugiesische Besitzungen. Angola. Ueberlandb. 7, 69.
„ „ Mosambik. Beïra-E. 55, 488.
„ „ „ Delagoabai-E. 80, 728.
„ Südafrikanische Republik (Transvaal). Eisenbahnwesen betr. 22, 205.
„ „ Bahnprojekt. 70, 635.
„ „ Niederl. Südafrikanische E.-G. 52, 460.
Amerika, Mittel-
„ Costa-Rica. Costa-Rica E. u. Projekte. 51, 450. 83, 759.
„ Guatemala. Anleihe. 16, 149. 41, 368.
„ „ Bahnbau. 83, 769.
„ Mexiko. Botschaft des Präsidenten. 2, 21. 51, 451.
„ „ Konzessionen. 2. 22. 16, 149.
„ „ Interozeanische E. 16, 149.
„ „ Mexikanische E. 2, 21. 51, 451.
„ Nicaragua. Kanalbau. 2, 22. 41, 368. 51, 450.
„ „ Bahnprojekte. 16, 149. 83, 759.
„ Porto-Rico. Eisenbahnwesen. 83, 760.
„ San Domingo. Eisenbahnbau. 2, 22 27, 254
Amerika, Nord-
„ Eisbrech.-Dampffähren. 21, 195.
„ Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 1893/94 u. 1894/95 10, 89.
„ Eisenbahnstatistik d. Vereinigten Staaten f. 1895. 89, 808.
„ Eisenerzeugung. 74, 672.
„ Kanadische Pacificbahn. 28, 262.
„ Kraftübertragung v. d. Niagarafällen nach Buffalo. 72, 652.
„ Ueber Nordamerik. Eisenbahnen. 96, 869.
„ „ Ueberblick über deren Entwickelung in techn. Beziehung. 99, 895. 100, 906. 101, 917.
„ Zugverbindungen zw. Newyork u. Chicago. 91, 829.
Amerika, Süd-.
„ Argentinien. Schmalspurbahnen. Vereinigung des Betriebes beabsichtigt. 73, 662.
„ „ Zinsengewähr des Staates. 7, 69. 27, 254.
„ „ Argentine North Eastern. 7, 69. 40, 361.
„ „ Bahia Blanca and North Western. 40, 361. 73, 663.
„ „ Buenos Ayres and Ensenada. 7, 69. 73, 663.
„ „ Buenos Ayres and Pacific. 7, 69. 40, 362.
„ „ Buenos Ayres and Rosario. 40, 362.
„ „ Buenos Ayres Western. 40, 362.
„ „ Central Argentine. 48, 427.
„ „ Compagnie française des chemins de fer argentins. 73, 662.
„ „ Compagnie française des chemins de fer de la province de Santa Fé. 73, 663.
„ „ Cordoba and Rosario. 16, 148. 40, 362.
„ „ Cordoba Central. 82, 748.
„ „ East Argentine. 40, 361. 82, 748.
„ „ Entre Rios. 7, 69.
„ „ Nordwest Argentinische. 48, 427.
„ „ Villa Maria and Rufino. 40, 362.
„ Brasilien. Betriebsergebnisse u. Zinsengewähr der Bahnen, Ausschuss der öffentl. Arbeiten. 27, 253.
„ „ Compagnie des chemins de fer orientaux du Brésil. 72, 652.
„ „ Compagnie générale de chemins de fer brésiliens. 48, 428.
„ „ Recife and San Francisco. 7, 70. 48, 428.
„ „ Sao Paulo. 48, 427. 94, 858.
„ „ Société des chemins de fer de Espirito Santo et Minas. 10, 97.
„ „ Südwestbrasilianische E. 82, 748.
„ „ West-Minas-E. 82, 748.
„ Chile. Antofagasta u. Bolivia-E. 82, 748.
„ „ Nitrate (Salpeter) E. 16, 148. 50, 443. 70, 635. 94, 858.
„ Columbia. Panamakanal. 6, 61.
„ „ Kabelbahn zw. Bogotá u. dem Magdalenenstrom. 6, 62.
„ Peru. Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. 10, 97.
„ „ Peruvian Corporation. 10, 97.
„ Uruguay. Centralbahn. 7, 70.
„ „ Central Uruguay railway of Montevideo. 48, 427.
„ „ North - West of Uruguay - R. 72, 652.
„ Venezuela. Botschaft des Präsidenten Crespo. 41, 368.
„ „ Carenero-E. 94, 858.
„ „ Compagnie française des chemins de fer vénézuéliens. 70, 635.
„ „ La Guayra and Caracas railway. 83, 759.
„ „ South Western railway. 83, 759.
Asien.
„ China. Eisenbahnwesen. 2, 21. 10, 97. 31, 289. 81, 739. 96, 874.
„ Japans Bahnnetz. 96, 875.
„ Kleinasien u. Syrien (siehe Türkei).
„ Korea. Eisenbahnkonzessionen. 81, 739. 96, 875.
„ Ostindien. Eisenbahnwesen. 83, 759.
„ Persien. Gesellschaft f. Eisen- u. Strassenbahnen. 81, 739.
„ Siam. Eisenbahnwesen. 10, 97. 96, 874.
„ Tonkin. Anleihe für Eisenbahn- u. öffentl. Bauten. 10, 97.
„ „ Eisenbahnprojekte u. Bauten. 55, 489.
Australien.
„ Eisenbahnwesen der Kolonien: Südaustralien. 12, 114. Westaustralien. 57, 512. Queensland. 59, 526. Tasmanien u. Neu-Seeland. 63, 562. Viktoria. 88, 799. 97, 885.
Belgien.
1. Allgemeines.
„ Bahneröffnungen. 69, 624.
„ Bahnprojekte u. Konzessionen. 2, 19. 12, 112. 16, 147. 28, 259. 56, 498. 79, 715. 87, 790.
„ Beförderung (unentgeltliche) landwirthschaftlicher Erzeugnisse. 56, 498.
„ Belgische Eisenbahnbank. 87, 791.
„ Belgische Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen. 31, 288.
„ Brüsseler Seekanal. 72, 651.
„ Brüsseler Verkehrsmittel. 31, 287.
„ Eisenbahn - Freimarken für kleine Sendungen. 31, 287.
„ Eisenbahn - Haushalt für 1896. 69, 625.
„ Freie Fahrt für Wähler. 69, 624.
„ Gesellschaft für allgem. Bauunternehmungen. 46, 406.
„ Güterbeförderung mit Personenzügen. 56, 497.
„ Internat. Eisenbahn - Hilfsgesellschaft. 31, 288.
„ Internat. Schlafwagengesellschaft. 45, 397.
„ Schifffahrtslinie (neue) Ostende-Tilbury. 39, 354.
„ Seekanal Brügge-Heyst. 12, 112.
„ Strassenbahnen. 12, 112. 16, 148. 28, 259. 57, 510. 69, 624. 87, 791. 95, 867.
„ Technische Büreaubeamte. 46, 406.
„ Ueberstunden. Bezahlung. 46, 407.
„ Zeitkarten. Missbräuchliche Benutzung betr. 39, 354.
2. Einzelne Bahnen.
„ Allgem. Gesellschaft f. wirthschaftliche Bahnen. GB. 57, 510.
„ „ Eröffnung v. Strecken. 79, 715.
„ Allgem. Nebenbahngesellschaft. GB. 87, 791.
„ Allgem. Schmalspurbahngesellschaft. GB. 95, 867.
„ Antwerpen-Genter E. GB. u. Verstaatlichung betr. 39, 354
„ „ Aenderung der Satzungen. 56, 498.
„ Belgische Nordbahn. Haltepunkt Fidevoye eröffnet. 46, 407.
„ „ Zeitkarten. 79, 715.
„ Belgische Staatsbahnen. GB. 12, 110.
„ „ Eröffnung bezw. Erweiterung von Stationen. 12, 112. 16, 148. 31, 287.
„ „ Eröffnung von Strecken. 31, 287.
„ „ Fahrpreisermässigungen. 12, 112.
„ „ Projekte. 16, 147.
„ „ 2. Geleise. 16, 148.
„ „ Fälligkeitsdauer der Rückfahrkarten. 79, 714.
„ „ Güternebenstellen. 79, 715.
„ „ Elektrischer Betrieb. 79, 715.

„ Braine le Comte-Genter E. GB. 45, 397.
„ Brüssel-Lille-Calais. GB. 45, 397.
„ Chimaybahn. GB. 56, 498.
„ Eecloo-Brügger E. Verstaatlichung betr. 12, 112.
„ „ GB. 56, 498.
„ Eecloo-Genter E. GB. 56, 498.
„ „ Verstaatlichung betr. 12, 112.
„ Gent-Terneuzener E. Streit mit der Belgischen Seeschifffahrtsgesellschaft. 69, 625.
„ Grosse Belgische Centralbahn. Verstaatlichung betr. u. Verhältniss der einzelnen Gesellschaften zu einander. 12, 110. 41, 391.
„ „ GB. für 1895. 44, 391.
„ Herve-Plateaus E. GB. 45, 397.
„ „ Verstaatlichung betr. 56, 498. 73, 715.
„ Lüttich-Limburger E. GB. 69, 625.
„ Lüttich-Mastrichter E. GB. 39, 354.
„ Mecheln-Terneuzener E. Verstaatlichung betr. 11, 112.
„ Namur-Lütticher E. GB. 69, 625.
„ Nationale Nebenbahngesellschaft. Verpachtung von Strecken. 2, 19.
„ „ Projekte und Konzessionen. 2, 19. 12, 112. 16, 148. 28, 259. 79, 715. 87, 790.
„ „ GB. usw. 46, 405.
„ „ Kapitalsvermehrung. 79, 715.
„ Termonde-St. Nicolas. GB. 56, 498
„ Tournai-Jurbise u. Landen-Hasselt E. GB. 31, 288.
„ Westflandrische E. GB. 45, 397. 95, 866.

Bulgarien.
„ Eisenbahneinnahmen in 1894. 17, 157.
„ Eisenbahnprojekte u. Bauten. 1, 8. 17, 157. 87, 791.

Dänemark.
„ Betriebsergebnisse d. Staatsbahnen in 1894/95. 1, 7. Desgl. in 1895/96. 102, 931.
„ Neues Gesetz über Eisenbahntaxen. 38, 345.

England.
1. Allgemeines.
„ Arbeitsdauer. 92, 838.
„ Bauten und Projekte: Waterloo u. Citybahn in London. 80, 727. Centrallondonbahn. 80, 727.
„ Benutzung der Klassen im Bahnverkehr. 90, 819.
„ Bericht über die Eisenbahnen in 1895. 21, 193. 83, 756.
„ Eisenerzeugung. 74, 672.
„ Entgleisung einer Zahnradlokomotive. 36, 325.
„ Gaslicht- und Cokegesellschaft. 71, 644.
„ Jubiläum (50 jähr.) einer atmosphärischen Bahn. 74, 672.
„ Kleinbahnen. 79, 714.
„ „ Gesetzesvorlage (Light railwaysbill). 78, 705.
„ Kohlenverkehr in 1895. 95. 867.
„ Krahn (fahrbarer) in der Victoriastation in Manchester. 2, 23.
„ Lokomotive der Liverpooler Dockeisenbahn. 91, 829.
„ Londoner Road Car-Gesellschaft. 71, 643.
„ Manchester Seekanal. 71, 644. 102, 934.
„ Motorwagen in London. 90, 819.
„ Nebenbuhler d. Eisenbahnen. 78, 705.
„ Postbetrieb. Ergebniss in 1895. 83, 756.
„ Sonntagszüge in Schottland. 91, 829.
„ Unfälle eines Jahres. 70, 633.
„ Unfall im Schnellzugverkehr von London nach dem Engl. Norden. 70, 630.
„ Untertunnelung der Londoner Strassen. 90, 819.
„ Urtheile über Amerikanische Bahnen. 102, 934.
„ Verkehr mit dem Festlande. 94, 857.
„ Wettbewerb der Deutschen vom Engl. Standpunkt betrachtet. 88, 798.
2. Einzelne Bahnen.
„ Chatham u. Dover E. Betriebsmittel. 102, 934.
„ City- u. Südlondonbahn. GB. 73, 662.
„ Glasgower Centralbahn. Eröffnung. 80, 727.
„ Lancashire, Derbyshire u. Ostküstebahn. 21, 194
„ Liverpooler Hochbahn. GB. 80, 727.
„ Manchester- u. Sheffieldbahn. Londoner Erweiterung. 72, 651.
„ Metropolitan u. Distriktbahn. GB. 21, 194.
„ „ Untertunnelung betr. 91, 828.
„ Nordostbahn. Kuponbücher. 71, 643.
„ Nordwestbahn. GB. 21, 194.
„ Ostbahn. Schlafsäle f. Maschinenführer in Stratford. 95, 868.
„ Snowdon-Zahnradbahn. Beschreibung. 40, 357. 45, 393. 47, 411. 58, 514.
„ Westbahn. Längste ohne Aufenthalt durchfahrene Zugstrecke. 94, 857.

Frankreich.
1. Allgemeines.
„ Anstellung der Stationsvorsteher und Lokomotivführer. 73, 661.
„ Arbeitslöhne in den Betrieben des Staates u. der Bahnen. 69, 626.
„ Arbeitszeit d. Lokomotivführer und Heizer. 17, 157.
„ Ausstandsverbot für Bahnbedienstete. 27, 252.
„ Bahneröffnungen. 17, 156. 29, 272. 36, 332. 56, 497. 65, 580. 74, 671. 83, 757. 89, 807. 102, 930.
„ Bahnhofsbuchhandel. 82, 747.
Bahnnetz Ende 1895. 27, 253.
„ Beförderung der Manövertruppen. 89, 806.
„ Beförderung feuergefährl. Gegenstände. 56, 496. 81, 738.
„ Benutzung gleichlaufender Bahnstrecken. 27, 252.
„ Betriebsbeamten. Ergänzung betr. 46, 407.
„ Bienenbegleiter. Freie Fahrt. 73, 662.
„ Dienstzeit der Eisenbahnbeamten. 36, 332.
„ Einfriedigung der Bahnen. 17, 156.
„ Eisenbahn-Aufgabescheine. Handelsfähigkeit. 31, 286.
„ Eisenbahnbereich. Betreten desselb. 12, 113. 65, 579.
„ Eisenbahnen u. Haushalt. 17, 156.
„ Elektrische Einrichtungen der Bahnen. 87, 783. 90, 811. 91, 821.
„ Englisch-Französisch. Postverkehr. 56, 497.
„ Fahrkarten zum halben Preise. 73, 662.
„ Fahrpreisermässigungen. 12, 113.
„ Fahrradbeförderung. 81, 738.
„ Frachthinterziehungen betr. 89, 807. 97, 883.
„ Gemeinnützigkeits-Erklärungen. 4, 42. 17, 156. 27, 252. 36, 332. 48, 424. 56, 497. 65, 580. 83, 757.
„ Güteranmeldezettel. 100, 913.
„ Konzessionen u. Konzessionsübertragungen. 4, 42. 17, 156. 48, 424. 91, 828. 102, 930.
„ Landes-Eisenbahnrath. 3, 33.
„ Landwirthschaftliche Nebenerzeugnisse. Förderung des Absatzes derselben. 91, 827.
„ Lokal- u. Strassenbahnen. 4, 42. 65, 580.
„ Ministerium d. öffentl. Arbeiten. Neueintheilung. 82, 747.
„ „ Eisenbahndirektionen. 17, 155.
„ Ministerwechsel. 46, 407.
„ Nachnahmebeträge. Auszahlung. 74, 671.
„ Nebengebühren 46, 408
„ Paris. Stadtbahn. 5, 50. 12, 112. 31, 281 u. 287. 36, 331. 91, 828. 100, 914.
„ „ Untergrundbahn (Sceauxlinie). 12, 113.
„ „ Orléansbahnhof am Orsaykai. 83, 757. 102, 930.
„ Personalnachrichten. 4, 42. 12, 114. 39, 354. 48, 425. 65, 580. 83, 758. 102, 931.
„ Prämien der Lokomotivführer. 3, 33.
„ Rundreisen, Zusammenstellbare. 12, 113. 64, 571
„ Selbstfahrer. Beförderung betr. 81, 738.
„ Sonderzüge. 27, 251.
„ Sonntagsruhe. 56, 497. 81, 788.
„ Staatsaufsicht über den Verkehrsdienst der Bahnen. 24, 223.
„ Staatsbahnbeamte. Versetzung in den Ruhestand. 12, 113.
„ Staatsingenieure in Privatdiensten. 57, 503.
„ Strassenbahn-Ausführungen. Genehmigung betr. 82, 747.
„ Strassenbahnen. 4, 42. 12, 113. 36, 332. 65, 580.
„ Tarife für Düngertransporte. 17, 156.
„ „ für Futter. 64, 571.
„ „ Anwendungsbedingungen der Verbandstarife. 28, 261. 56, 497.
„ Tarifermässigung für Kupfervitriol. 65, 579
„ Technischer Betriebs-Eisenbahnrath. 3, 33
„ Verkehrsordnung (neue) für Sprengstoffe usw. 73, 660.
„ Verkehr während des Zarenbesuchs. 89, 860.
„ Verstaatlichung der Südkanäle. 82, 747. 100, 914.
„ Verwaltungs-Aufsichtskommissare. 24, 223.
„ Zollamtliches. Prüfung der Eisenbahnpapiere. 31, 287.
„ Zuständigkeit des Franz.-Spanischen Grenzbahnhofs Hendaye. 12, 113.
2. Einzelne Bahnen.
„ Allgem. Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen. GB. 65, 580.
„ Departements-E.-G. GB. 48, 425.
„ Eisenb.-Gesellsch. des Dauphinats. GB. 48, 425.
„ Französ. Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen. GB. 48, 425.
„ Nordbahn. Personalnachrichten. 27, 253.
„ „ Amiens-Rouen. Betriebsverhältnisse. 36, 331.
„ „ 2,5 % Schuldverschreibungen. 46, 408.
„ „ Betriebsergebniss. 48, 424.
„ „ Verbands-, Anschluss- usw. Verträge. 73, 661.
„ Orléansbahn. Sceauxlinie. 12, 113.
„ „ GB. für 1895. 48, 425.
„ „ Bhf. am Orsaykai in Paris. 83, 757. 102, 930.
„ Ostbahn. 5 % Schuldverschreibungen. 46, 407.
„ „ GB. für 1895. 48, 424.
„ Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. 2,5 % Schuldverschreibungen. 39, 353.
„ „ GB. 39, 354.
„ „ Packetverkehr. 59, 424.
„ „ Gepäckdienst. 72, 650.
„ Staatsbahnen. Verwaltungseinrichtung, Beirath der Staatsbahnen, Haushalt u. Personalveränderungen. 5, 49. 27, 252. 91, 828.
„ Südbahn (Midi). GB. 39, 353.
„ Westbahn. Amiens-Rouen. Betriebsverhältnisse. 36, 331.
„ „ GB. für 1895. 48, 424.
„ „ Verdoppelung der Auteuillinie. 56, 497.

„ „ Personalnachrichten. 56, 497.
„ Wirthschaftliche Bahnen des Nordens. GB. 48, 425.

Griechenland.
„ Piräus-Athen-Peloponnes-E. GB. 87, 791.

Italien.
1. Allgemeines.
„ Bahneröffnungen. 28, 259. 52, 460.
„ Bauten, Konzessionen u. Projekte. 28, 260. 94, 855.
„ Eisenbahnbrücke b. Vercelli. 12, 110.
„ Gesetzentwurf, betr. Wohlfahrtseinrichtungen für das Eisenbahnpersonal. 52, 459.
„ Mailand. Neubauten im Centralbahnhof. 95, 865.
„ Pensionskassenwesen. 52, 460.
„ Seil-, Tram-, elektr. u. Kleinbahnen. 12, 110. 28, 260.
„ Tarifausschuss. 52, 460.
„ Untersuchung der Gebahrung der Eisenbahngesellschaften. 94, 856.
„ Venetianische Baugesellschaft. 12, 110.
„ Winterfahrplan. 94, 855.
2. Einzelne Bahnen.
„ Adriatisches Netz. Restaurationswagen. 12, 110.
„ „ Betriebsmittel. 52, 460.
„ „ Einnahmen. 94, 854.
„ Canaveser Centralb. u. Trams. GB. 52, 460.
„ Mittelmeernetz. Neuordnung der Verwaltung. 12, 110.
„ „ Betriebsmittel. 52, 460.
„ „ Personalnachrichten. 94, 854.
„ „ GV. u. GB. 95, 865.
„ Nord-Mailand. GB. 52, 460.
„ Sardinische Sekundärbahnen. Div. 52, 460.
„ Sizilisches Netz. GV. 12, 110.
„ „ Einnahmen. 94, 854.
„ Supergabahn. Konkurs. 52, 460.
„ Vigevano-Mailand. GB. 52, 460.

Luxemburg.
„ Prinz Heinrichbahn. GB. 46, 407.
„ Wilhelm Luxemburg-E. GB. 57, 510.

Niederlande.
1. Allgemeines.
„ Bahnprojekte u. Konzessionen. 22, 203. 89, 806.
„ Dampfschifffahrt-Gesellschaft Zeeland. 89, 806.
„ Reichstelegraphen. 15, 136.
„ Statistik der Eisenbahnen. 15, 136.
„ Strassenbahnen. 11, 104. 50, 443. 89, 806.
2. Einzelne Bahnen.
„ Almelo-Salzbergener E. GB. 89, 806.
„ Enschede-Oldenzaal. 48, 423.
„ Holländische E. GB. 50, 443.
„ „ Eröffnung bezw. Schliessung von Stationen. 48, 423. 80, 722.
„ Niederländ. Centralb. GB 47, 416.
„ Niederländ. Lokal-E. GB. 47, 416.
„ Niederländ. Staatsbahn. Budget für 1896 bezw. 1897, Konzessionen u. Projekte. 22, 203. 89, 805.
„ „ Sittard-Herzogenrath eröffn. 22, 203. 36, 330.
„ „ GB. für 1895. 47, 415.
„ Niederländ.-Westfälische E. GB. 47, 416.
„ Nordbrabant-DeutscheE. GB. 48, 423.

Rumänien.
„ Eisenbahnetat für 1896. 17, 157.
„ Eröffnung d. Station Plosca. 66, 587.
„ Neubaulinien u. Fahrpark. 48, 425.

Russland.
1. Allgemeines.
„ Bahnbauten u. Bauvollendungen in 1895. 16, 147.
„ Betriebsergebnisse der Bahnen in 1895. 43, 381.
„ Bildung grosser Eisenbahngesellschaften. 102, 932.
„ Eilgüter. Transportbeschleunigung. 34, 312.
„ Eisenbahnnetz. Ausdehnung. 31, 288.
„ Fahrkarten. Absatz in 1895. 16, 147.
„ „ Stempelsteuer. 44, 390.
„ Finnisches Eisenbahnnetz. Anschluss an den Kontinentalverkehr. 89, 805.
„ Frachtbriefe. Ausfüllung betr. 44, 389.
„ Getreidetransporte. 44, 390.
„ Güterbeförderung auf offenen Wagen. 34, 312.
„ Güterbewegung auf den Eisenbahnen. 25, 227.
„ „ Störung derselben. 97, 882.
„ Kaiserl. Luxuszug. 44, 390.
„ Lokalbahnbau. Umschwung. 16, 147.
„ Ministerium der Verkehrsanstalten. Reorganisation projektirt. 97, 883.
„ Nischni-Nowgoroder Ausstellung. 74, 665.
„ Normen über Aufbewahrung und Abfertigung von Gütern. 102, 933.
„ Personenbeförderung. Bestimmungen zu Gunsten der Reisenden. 34, 312.
„ Reklamationsverfahren. Reform betr. 69, 622.
„ Statistisches über die Eisenbahnen für 1893. 68, 609.
„ Strassenbahnen. 74, 671.
„ Tarife. Ermässigung der Getreide- u. Viehtarife. 79, 715.
„ „ Ermässigung der Personenfahrpreise betr. 31, 288.
„ „ Ermässigung für Büchersendungen. 6, 60.
„ „ für Holzmaterialien u. Holz. 21, 195.
„ „ für Personenbeförderung im Vorortsverkehr der Staatsbahnen. 21, 194.
„ „ für Thee. 35, 323.
„ Tragfähigkeit der Güterwagen. 6, 60.
„ Uebergewicht in Wagenladungen beförderter Waaren. Beförderung. 83, 758.
„ Viehtransporte. Beschleunigung. 69, 623.
„ Wagenladungen. Bestimmungen f. d. Frachtberechnung. 69, 623. 102, 933.

2. Bahnprojekte, Konzessionen und Bauten.
„ Chawast-Taschkent. 31, 289.
„ Grodno-Kowno. 31, 288.
„ Jaroslaw-Rybinsk. 6, 60. 83, 758.
„ Jeletz-Walniki. 69, 622.
„ Jorkowka-Jampol. 69, 624. 97, 883.
„ Kotluban-Dubowka. 31, 288.
„ Kuschwa-Fluss Ssoswa. 6, 60.
„ Moskau-Kimry. 31, 289.
„ Moskau-Woskressensk. 31, 289.
„ Nowowkrainka-Bobrincz. 6, 61.
„ Ochta-Grosse Newa. 6, 60.
„ Porochowije-Koltuscha. 6, 60
„ Ranenburg-Paweletz nebst Abzw. 44, 389.
„ Rudnizy-Golta nebst Zweigbahnen. 69, 624. 97, 883.
„ Russajewka-Ssysran nebst Zweigb. 22, 203.
„ Sawidowo-Kortschewo. 31, 289.
„ Ssaweljino-Kaschin. 31, 289.
„ Ssimbirsk-Wyrygajewka 77, 698.
„ Ssysran-Rusajewka. 77, 698.
„ Staraja-Russa-Witebsk. 69, 622.
„ Swenzjany-Riga. 16, 147.
„ Swjerewo-Zarizyn. 31, 288.
„ Taschkent-Orenburg. 44, 390.
„ Uleaborg-Kemi-Tornea-Elf. 95, 868.
„ Wologda-Archangelsk. 77, 698. 83, 758.

3. Einzelne Bahnen
„ Erste Zufuhrbahn-Gesellschaft. Sswensjany-Zufuhrbahn eröffnet. 6, 60. 16, 147. 31, 288.
„ Finnische Staatsbahnen. Anschluss an den Kontinentalverkehr. 89, 805.
„ Irinowkabahn. Scheremetjewskistrecke eröffnet. 88, 759.
„ Jekatherinenbahn. Zutheilung von Strecken. 22, 203.
„ Kursk-Charkow-Ssewastopol E Verschmelzung von Bahnnetzen. 22, 203.
„ „ Eröffnung von Strecken. 97, 883.
„ Libau-Romny-E. Ossipowitschi-Staryja Dorogi eröffnet. 83, 759
„ Moskau-Brester E. Verstaatlichung. 58, 519.
„ Moskau-Jaroslaw-Archangeler E. Eröffnung von Strecken. 6, 60. 83, 759.
„ Moskau-Kasan-E. Pensa-Rusajewka. 31, 289.
„ Rjäsan-Uralsker E. Eröffnung von Strecken. 6, 60.
„ Sibirische E. Eröffnung von Strecken. 6, 60. 69, 622.
„ „ Beschreibung der Bahn. 10, 95. 17, 157.
„ „ Betriebene Strecken u. Stationen. 16, 146. 74, 672.
„ „ Veränderung der Trasse. 31, 288.
„ „ Stand der Arbeiten. 35, 322.
„ „ Irtischbrücke. 53, 471.
„ „ Allgemeine Benutzung d. Westsibirischen E. 83, 758. 97, 883.
„ Südostbahnen. Erweiterung des Unternehmens. 22, 203.
„ „ Eröffnung von Strecken. 22, 203. 69, 622.
„ Südwestbahnen. Berditschew-Shitomir eröffnet. 6, 60.
„ Transkaspische E. Halbstationen. 44, 389.
„ Transkaukasische Eisenb. Ueberschwemmungen. 6, 61.
„ „ Veränderung der Linienführung. 83, 758.
„ Uralbahn. Uebernahme d. Strecke Jekaterinenburg - Tscheljabinsk. 83, 758.

Schweden und Norwegen.
„ Nördlichste Eisenbahn Europas. 22, 204.
„ Norwegens Bahnen i. 1894/95. 28, 261.
„ Norweg. Gebirgsbahn Voss-Taugevand. 57, 511.
„ Schwedens Bahnen in 1894 bezw. 1895. 57, 510.
„ „ Staatsbahnen in 1895. 96, 874.
„ Trelleborg-Sassnitz. Postverbindung. 39, 354.

Schweiz.
1. Allgemeines.
„ Ausweise über Reinertrag u. Anlagekapital d. Bahnen. 90, 817.
„ Bahnerneuerungsfonds. 96, 873.
„ Betheiligung des Staates bei Verwaltung der Bahnen. 50, 442.
„ Bundesgesetz, betr. Rechnungswesen d. Eisenbahnen. 8, 75. 27, 251. 39, 353. 55, 488. 82, 745.
„ Eisenbahndepartement. Jahresbericht für 1895. 33, 301. 34, 310.
„ „ Reorganisation. 48, 423.
„ Eisenbahn-Konzessionsgebühren. 50, 442.
„ Eisenbahnstatistik. 56, 496.
„ Frachtgüterdienst an Sonntagen. 82, 746.
„ Frachtvertrag. Gültigkeit von Aenderungen. 82, 747.
„ Haftpflicht d. Eisenbahnen u. Dampfschiffunternehmungen. 71, 642.
„ Hüninger Kanal. 51, 450.
„ Jahresfahrplan für internen Verkehr. 50, 442.

„ Landesausstellung in Genf. 62, 553. 71, 642.
„ Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten. 20, 186. 22, 202.
„ Lohnstatistik d. Personals d. Transportanstalten. 90, 818.
„ Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. 82, 747.
„ Luxuszüge u. Schnellzüge. 27, 250. 100, 913.
„ Nebenbahnwesen. 27, 250. 31, 286. 50, 442.
„ Rückfahrkarten. 51, 450.
„ Strassenbahnen. 48, 424. 51, 450. 71, 643. 78, 704. 82, 746. 96, 873.
„ Transportreglement (Zusatz). 50, 442.
„ Verband Schweiz. Eisenbahngesellschaften. 10, 96. 75, 678.

2. Projekte, Konzessionen und Bauten.
„ Bern-Neuenburg. 20, 186. 100, 912.
„ Biel-Leubringen. 8, 76.
„ Burgdorf-Thun. 15, 135. 90, 818.
„ Chur-Albula-Engadin-Meran. 71, 642.
„ Eglisau-Schaffhausen. 78, 705.
„ Jungfraubahn. 22, 202. 48, 424. 68, 615.
„ Kleine Scheidegg-Lauberhorn. 78, 704.
„ Lausanne-Signal. 78, 704.
„ Luzern-Dietschenberg. 78, 704.
„ Oensingen-Balsthal. 22, 202.
„ Reichenbach - Hotel - Oberster Reichenbachfall bei Meiringen. 78, 704.
„ St. Bernhardbahn (Martigny-Aosta). 82, 746. 94, 856.
„ Sihlbrugg-Steinmatt-Bremgarten. 27, 250.
„ Sihlwald-Sihlbrugg. 27, 250.
„ Simplondurchstich. 3, 32. 20, 186. 27, 250. 48, 424. 50, 442. 90, 818. 94, 856.
„ Thalweil-Zug. 78, 705.
„ Toggenburg-Linthbahn. 31, 286.
„ Uerikon-Bauma. 100, 913.
„ Yverdon-Vallorbes. 90, 818.
„ Zug-Walchwil-Goldau. 78, 705.

3. Einzelne Bahnen.
„ Arth-Rigibahn. Stationsnamen-Aenderung. 90, 818.
„ Beatenbergbahn. GB. 27, 250.
„ Biel-Magglingen. GB. 31, 286.
„ Birsigthalbahn. GB. 31, 286.
„ Bödelibahn. GB. usw. 78, 705.
„ Centralbahn. Statutenänderung u. Verkehrstheilungsvertrag. 3, 32.
„ „ Beschlüsse des Verwaltungsraths. 3, 32. 48, 423.
„ „ Betriebseinnahmen. 48, 423.
„ „ GV. 55, 488.
„ „ Bahnhof Olten. 63, 561.
„ „ Stationsnamenänderung u. Organisation d. Direktoriums. 69, 625.
„ „ Bahnhof Luzern. 95, 864.
„ Emmenthalbahn. Div. 48, 423.
„ „ GB. für 1895. 57, 509.
„ „ Wagenbeleuchtung. 82, 747.
„ Gotthardbahn. GV. 3, 32. 15, 135. 57, 509.
„ „ Statuten u. Schnellzüge. 8, 76.
„ „ Verwaltungsrath. 48, 423. 71, 642.
„ „ GB. für 1895. 57, 509.
„ „ 2. Geleis Flüelen-Erstfeld. 90, 818.
„ „ Schnellzug-Probefahrt. 100, 913
„ Gütschbahn. Div. 48, 423.
„ Jura-Simplonbahn. Beschlüsse des Verwaltungsraths. 15, 135. 27, 251
„ „ GV. u. GB. 57, 509.
„ „ Eröffnung u. Betrieb der Strecke Apples-L'Isle. 78, 704.
„ „ Zugzusammenstoss in Grellingen. 90, 818.
„ Langenthal-Huttwilbahn. GB. u. GV. 57, 509.
„ Lauterbrunnen-Mürrenbahn. GB. 31, 286
„ Marzili-Bern. Div. 22, 202.
„ Nordostbahn. Beschlüsse des Verwaltungsraths. 3, 32. 27, 250. 71, 643. 82, 746. 100, 912.
„ „ Statutenänderung. 3, 32. 15, 135. 27, 250.
„ „ GV. 15, 135. 44, 389 55, 488.
„ „ Stationsnamenänderung. 50, 442.
„ „ Bahnhof Zürich. 51, 449.
„ „ Anleihe. 69, 625.
„ Orbe-Chavornay. Beschreibung. 6, 59
„ Pilatusbahn. GB. 27, 251.
„ Rhätische E. Verwaltungssitz. 51, 450.
„ „ Stationsnamenänderung u. Eröffnung von Strecken. 57, 509. 71, 643.
„ „ Kilometerkarten. 63, 562.
„ „ GB. 69, 625.
„ Rheineck-Walzenhausen. Eröffnung. 57, 509.
„ San Salvatorebahn. GB. 31, 286.
„ Stanserhornbahn. Einnahmen. 48, 424.
„ Thunerseebahn. Fusion betr. 10, 96. 82, 747. 90, 818.
„ „ Taxerhöhung. 31, 286.
„ Tössthalbahn. Stationsnamenänderung. 92, 839.
„ Toggenburger E. GB. 58, 509.
„ „ Betriebsvertrag. 100, 913.
„ Uetlibergbahn. GB. 31, 286.
„ Vereinigte Schweizerbahnen. GV. 3, 33. 15, 135.
„ „ Div. 48, 424.
„ „ Uebereinkommen, betr. Zusammenlegung von Konzessionen 57, 508.
„ „ Organisation der Direktion. 69, 625.
„ „ Betriebsvertrag, betr. Toggenburger E. 100, 913.
„ Vitznau-Rigibahn. Beschlüsse des Verwaltungsraths. 27, 250.
„ Wengernalpbahn. GV. 44, 389.
„ Zürichbergbahn. Div. 48, 424.

Serbien.
„ Ausschuss für neue Eisenbahnlinien. 17, 157.
„ Belgrader Strassenbahnen. 38, 346.
„ Eisenbahnanschluss. 95, 868.
„ Eisenbahnprojekte u. Konzessionen. 16, 145. 38, 346.

Spanien.
1. Allgemeines.
„ Bahneröffnungen in 1895. 2, 20. 16, 148.
„ Projekte, Konzessionen u. Bauten. 2, 20. 48, 427.
„ Strassenbahnen. 48, 427.
„ Tarifkrieg. 2, 20. Beendigung. 16, 148. 48, 426.
„ Unterstützung nothleidender Bahnen. 48. 426. 65, 580. 78, 705. 95, 866.
„ Zahlungseinstellungen. 16, 148.
„ Zölle für Eisenbahnmaterial. 95, 866.

2. Einzelne Bahnen.
„ Aragonische Centralbahn. 16, 148.
„ Belgische Gesellschaft für Nebenbahnen in Andalusien. 78, 706.
„ Katalonische Centralbahn. 48, 427.
„ Madrid-Caceres-Portugal-E. 16, 148.
„ Madrid-Saragossa-Alicante E. 48, 426.
„ Nordspanische E. 61, 546.
„ Westspanische E. 48, 427.

Türkei.
1. Allgemeines.
„ Die Türkischen Bahnen in 1894/95. 2, 19.
„ Eisenbahn-Schuldverschreibungen. 10, 93.
„ Konzessionen. 26, 243.

2. Einzelne Bahnen.
„ Anatolische E. Konzessionen. 26, 243.
„ „ Eröffnung von Strecken. 55, 489. 81. 739.
„ „ GB. 59, 525.
„ Beirut-Damaskus. Betriebs- und Verkehrsbericht. 26, 243.
„ Mudania-Brussa. 96, 874.
„ Orientalische E. GV. 48, 422.
„ „ GB. 76, 689.
„ Ottomanische E.-G. Salonik-Monastir. GB. 76, 690.
„ Smyrna-Aïdin-E. GB. 2, 21.
„ Smyrna-Cassaba-E. GB. 81, 738.

III. Juristisches, insbesondere Entscheidungen höherer Gerichte.

A. Allgemeines.

Ueber das Vorkaufsrecht im Enteignungsrecht. 12, 105. 13, 117.

Haftpflicht des Absenders im Eisenbahn-Frachtgeschäft. 15, 129.

Das „Unternehmen" im Sinne des § 2 des Enteignungsgesetzes vom 11/6. 1874. 20, 181. Berichtigung. 22, 206.

Ueber die Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei Beschädigung eines Gutes durch Transportverzögerung. 27, 245. 66, Beiblatt.

Der Grunderwerb in Elsass-Lothringen. 28, 257.

Das Recht des Eisenbahnverkehrs in dem Entwurfe des neuen Handelsgesetzbuchs. 97, 877.

B. Entscheidungen.

1. Enteignungs- und Nachbarrecht.

Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts (nach Datum geordnet).

v. 29/1. 95. Enteignungsentschädigung. Kapitalisirung des Reinertrags zu 4 % bei Bestimmung der Entschädigung. 2, 22.

v. 3/4. 95. Für die Werthermittelung im Enteignungsverfahren ist der Zeitpunkt der Enteignung entscheidend. 10, 98.

v. 21/9. 95. Entschädigungsansprüche des Eigenthümers und der Miether eines an einer Strasse liegenden Hauses für eine temporäre Störung in der Benutzung desselben. 22, 206.

v. 2/11. 95. Entschädigung für den Minderwerth des Restgrundstücks, welcher durch den Eisenbahnbetrieb herbeigeführt wird. Zu § 10 Abs. 1 des Preuss. Enteignungsgesetzes. 28, 264.

v. 11/4. 96. Recht einer Stadtgemeinde, die Beseitigung eines auf einem öffentlichen Platze aufgeführten Bauwerks zu verlangen, auch wenn die städtische Polizeibehörde die Bauerlaubniss ertheilt hat. 53, 470.

2. Frachtrecht.

a) Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts.

v. 14/3. 96. Explosion einer Kanne mit Ligroin im Eisenbahnwagen. Einfluss

der offensichtlich unrichtigen Bezeichnung derselben im Frachtbriefe auf die Verpflichtung des Absenders zum Schadensersatz. 51, 451.

b) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Aktivlegitimation einer nicht in den Frachtvertrag eingetretenen Partei zur Klage gegen die Bahn. 64, 570.
Verjährungsfrist im Frachtverkehr. 70, 636.
Waarenklassifikation im Eisenbahntarif. 94, 854.

c) Entscheidungen Schweizerischer Gerichte.

Gültigkeit von Aenderungen am Frachtvertrag. 82, 747.

3. Haftpflicht.

a) Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts (nach Datum geordnet).

v. 29/10. 95. Anspruch auf Ersatz der Heilungs- und Beerdigungskosten nach § 3 des Haftpflichtgesetzes steht nur den Erben, nicht anderen Angehörigen zu. Auch das nach dem Tode des Getödteten geborene Kind desselben hat Anspruch auf Haftpflichtentschädigung. — Unterscheidung zw. Einreden, welche in Haftpflichtprozessen, wenn über den Grund des Anspruchs vorab entschieden wird, gegen den Grund geltend zu machen sind, u. solchen, die sich gegen die Höhe des Anspruchs richten. 2, 22.
v. 17/1. 96. Entschädigungsanspruch für eine Verletzung, die durch einen Fall herbeigeführt ist. 23, 216.
v. 21/1. 96. Auf einen in Zollabfertigungsräumen eines Bahnhofs beschäftigten Zollbeamten finden die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 28/5. 85 über Ausdehnung der Unfall- u. Krankenversicherung u. des Preuss. Fürsorgegesetzes v. 18/6. 87 keine Anwendung. 22, 206.
v. 13/3. 96. Die Bahnverwaltung kann in Haftpflichtprozessen, wenn eine Lokomotive eine grössere Geschwindigkeit gehabt hat, als vorsichtiger Weise zulässig war, sich nicht damit entschuldigen, dass die Landes-Aufsichtsbehörde die grössere Geschwindigkeit gestattet habe. 44, 391.
v. 16/3. 96. Eigenes Verschulden bei einer Verletzung durch den Eisenbahnbetrieb, wenn der Verletzte ein Kind ist, nach gemeinem Rechte. 56, 499.
v. 24/3. 96. Der § 119 des Reichsgesetzes vom 8/5. 86, betr. die Unfall- u. Krankenversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen, bezieht sich auch auf die Haft der Eisenbahnunternehmer aus dem Haftpflichtgesetze. 48, 428.

b) Entscheidungen des Kammergerichts.

Eigenes Verschulden eines durch Absturz Verletzten liegt nicht darin, dass dieser sich während der Fahrt vom Verdeck des Pferdebahnwagens nach dem Perron zum Absteigen begibt. 33, 303.

c) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Körperliche Beschädigung infolge des Zusammenstosses von Rollwagen. 70, 633.

d) Entscheidungen des Belgischen Kassationshofes.

Ein Uebereinkommen kann nur Entschädigungen für Schäden umfassen, die z. Zt. der Unterzeichnung eines Verzichts bekannt sind. 57, 510.

4. Verschiedene Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts.

v. 13/3. 96. Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft gegenüber einem Eisenbeamten, der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privatbahnen zu erklären, der Beamte sei ohne eigenes Verschulden entlassen. 46, 409.
v. 28/4. 96. § 33 des Reichsgesetzes vom 22/5 93, betr. die Militärpensionen. Berechnung des Diensteinkommens im Reichs- u. Staatsdienste, bei dessen Vorhandensein der Pensionsbezug ruht. 48, 428.

IV. Bücher- und Kartenschau.

1. Bücher.

Albrecht, Das Arbeiterwohnhaus. 68, 616.
Album de statistique graphique de 1894. 4, 42.
Aphorismen über die Eisenbahnen Oesterreichs. 27. 254.
Arlbergbahn. 71, 639. 89, 801. 93, 844. 95, 859.
Berlin u. seine Eisenbahnen. 62, 549. 63, 557. 69, 617. 70, 627.
Büchelen, Triests Bahnverbindungen mit dem Hinterlande. 82, 749.
Ebermayer usw., Reise nach Nordamerika u. z. Columbischen Weltausstellung. 96, 869.
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen u. Abhandlungen. 8, 76. 33, 303. 66, Beiblatt. 81, 739.
„ Handbuch des Preuss. Eisenbahnrechts. 59, 527.
Eisenbahn-Nachrichtenblatt. 1, 6.
Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn. 58, 519.
Engelhard, Prüfungsordnung für die mittleren u. unteren Preuss. Staatseisenbahnbeamten. 44, 392.
„ Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Erlässen usw. in Bezug auf den Eisenbahndienst. 55, 489. 90, 819.
Epstein, Ueberblick über die Elektrotechnik. 78, 707.
Festschrift d. Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen für 1846—1896. 49, 431. 51, 445.
Gaussin, Project de transformation du reseau des chemins de fer bruxellois. 57, 510.
Geschichte der Eisenbahnen der Oesterr.-Ungar. Monarchie. 82, 748.
Guyot, Trois ans au ministère des travaux publics. 4, 42.
Haarmann, Die Kleinbahnen, ihre geschichtliche Entwickelung, technische Ausgestaltung u. wirthschaftliche Bedeutung. 1, 1.
Hübner's Geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. 78, 707.
Kalender.
„ Almanach für Eisenbahnbeamte für 1896. 26, 243.
„ Der Eisenbahn-Betriebsdienst. Taschenbuch u. Kalender. 82, 749.
„ Deutscher Eisenbahnkalender für 1897. 85, 774.
„ Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte (1897). 95, 868.
„ Desgl (Württemb. Ausgabe für 1896). 10, 98.
„ Heusinger von Waldegg's Kalender für Eisenbahntechniker. 90, 820.
„ Meyer's historisch-geographischer Kalender für 1897. 97, 885
„ Rheinhard's Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieure. 90, 820.
„ Stühlen's Ingenieurkalender. 81, 739.
Koch, Handbuch für den Eisenb.-Güterverkehr. Theil I u. II. 56, 501. 73, 663.
Kommerzielle Monographie der Ungar. Staatsbahnen. 52, 462.
Kompass, Finanzielles Jahrbuch für Oesterr.-Ungarn. 1897. 100, 915.
Kompendium der Bahnen niederer Ordnung. 100, 915.
Kondukteur, Offizielles Kursbuch. 4, 42.
Liste des stations des chemins de fer auxquels s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises. 72, 652.
Lueger, Lexikon der gesammten Technik u. ihrer Hilfswissenschaften. 73, 663.
Mayer, Die Lokomotive u. ihre Wartung. 70, 637.
Mehler u. Hess, Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei plötzlichen Unfällen. 40, 362.
Möller's Kursbuch. 82, 749.
Oppermann, Anleitung zur Aufstellung und Prüfung von Arbeitsordnungen für gewerbliche Anlagen. 55, 489.
Pieper, Das Reichsbeamtengesetz v. 31/3. 73 und seine Ergänzungen. 8, 76.
Prasch u. Wietz, Die elektrotechnischen Maasse. 75, 684.
Riedler, Die Ziele der technischen Hochschulen. 78, 707.
Rübenach, Eisenbahn-Wörterbuch. 8, 76.
Sarrazin und Oberbeck, Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbogen mit und ohne Uebergangskurven. 15, 137.
Schäden an Dampfkesseln. 78, 707.
Schleh, Das Wasser und der Kesselstein. 78, 707.
Schubert, Die Sicherungswerke im Eisenbahnbetriebe. 75, 684.
Schuster, Dr., Edler v. Bonnot und Dr. Aug. Weeber, Sammlung von Rechtsurkunden der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. 55, 489.
Sonnenschein, Die Eisenbahn-Transportsteuer und ihre Stellung im Staatshaushalte. 94, 849.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. 22, 206.
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. 23, 209. 26, 238.
Supper, Dr. jur., Denkschrift zum 50. Jahrestage der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg. 4, 35. 5, 43. 6, 53.
The Scientific American. Ueberblick über die Entwickelung des Amerik. Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. 99, 895. 100, 906. 101, 917.
Verordnungsblatt des Oesterr. Eisenb.-Ministeriums. 14, 126.
Zwanglose Hefte für Lernende im Eisenbahndienst. 41, 369. 61, 547. 64, 571. 90, 820.

2. Karten.

Artaria's Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn u. d. nördlichen Balkanländern. 101, 924.
Internat. Reisekarte v. Europa. 54, 479.
Spamer's grosser Handatlas. 89, 809.
Uebersichtskarte der Eisenb. Deutschlands. 54, 479.

Amtliche Bekanntmachungen (Schluss).

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Am 1. Januar 1897 erscheint zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif der Nachtrag IV. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen neue Entfernungen für die Haltestelle Rosow und für die Verkehrsstellen Lutzig,*) Polzin,*) Redel,*) Simmatzig und Ziezeneff*) der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin [*) gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab], neue Entfernungen für die Haltestellen Hennersdorf, Pürbischau, Rothfest, Thomaswaldau und Willenberg, ferner für die Stationen Bohrau-Seiffersdorf, Seckerwitz und Tschirnitz der Neubaustrecke Jauer-Rohnstock, abgeänderte Entfernungen für Bolkenhain, Kauder und Rohnstock, Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif), Aufnahme der Station Mittelsteine in den Ausnahmetarif P. für rohe Baumwolle, abgeänderte Sätze dieses Ausnahmetarifs für Halbstadt, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,25 *M.* für das Stück zu haben.

Breslau, den 24. Dezember 1896. (2575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg usw. Im Reexpeditionsverkehr ab Königsberg und ab Elbing können unter sonstiger Beachtung der Bestimmungen auf Seite 2 des Tarifs Flachs- und Hanf- etc. Sendungen auch von den nicht in diesem Tarif namhaft gemachten und nicht im Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 oder im Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarif 8 enthaltenen Russischen Stationen abgefertigt werden, wenn die Sendungen auf die nächst gelegene Russische Station des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifs 8 oder des Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarifs 8 kartirt und von hier nach ersterem Tarif über Wirballen nach Königsberg und Elbing oder nach letzterem Tarif über Grajewo nach Königsberg befördert werden.

Bromberg, den 20. Dez. 1896. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Januar 1897 tritt der Nachtrag VII zum Theil II Heft 3 (früher Heft 4) vom 1. August 1893 in Kraft, welcher theilweise Ermässigungen der Frachtsätze für Erze, Schlacken, Blei und Schwefelkiese, abgeröstet sowie einige neue Frachtsätze enthält.

Die eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Februar 1897.

Der Nachtrag kann bei den bekannten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 25. Dezember 1896. (2578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 wird die im Gütertarif vom 1. Januar 1896 für frische Milch bestehende Beförderungsbegünstigung auf sterilisirte Milch ausgedehnt. Ferner erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 unter Ziffer 3 folgende erweiterte Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)“.

Schwerin, den 25. Dezember 1896. (2579)
Grossherzogliche
General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für die Beförderung von Ceresin von Mährisch-Ostrau nach Amanweiler transit, Novéant transit, Altmünsterol transit und Delle transit mit der Bestimmung nach Paris (Douane und Reuilly) und weiter. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis 30. April 1897 werden für Ceresintransporte von Mährisch-Ostrau, welche mit einem direkt nach Paris (Douane oder Reuilly) oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	bis	bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief u. Wagen — Francs Gold für 1 000 kg	10 000 Kilogramm pro Frachtbrief u. Wagen — Francs Gold für 1 000 kg
A. für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Douane:			
Mähr.-Ostrau	Amanweiler trans. / Novéant trans.	77,85	61,05
	Altmünsterol trans.	72,80	56,00
	Delle transit	72,45	55,65
B. für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Reuilly:			
Mähr.-Ostrau	Amanweiler trans. / Novéant trans.	77,25	60,45
	Altmünsterol trans.	72,90	56,10
	Delle transit	72,50	55,70

Wien, am 24. Dezember 1896. (2580)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtbegünstigungen für Holztransporte von Sissek und Gradec. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1897, werden für hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben ab Sissek und Gradec nachstehende ermässigte Frachtsätze bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt, und zwar:

Nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	zugestandener Frachtsatz ab Sissek	zugestandener Frachtsatz ab Gradec	Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatze ab Sissek	Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatze ab Gradec
Buchs transit und Bregenz transit mit der Bestimmung nach Belgien oder Südfrankreich	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie II)	235 Cts. pro 100 kg	248 Cts. pro 100 kg	—	—
Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien	do.	217 ₰ pro 100 kg	227 ₰ pro 100 kg	—	—
den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil IV 2. Heft vom 1. Juli 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	—	—	4,40 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg	2,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg

Die Frachtbegünstigungen nach Buchs transit und Bregenz transit gelten nur für nachweislich nach Belgischen oder Südfranzösischen, jene nach Konstanz nur für nachweislich nach Belgischen Stationen expedirte bezw. für dahin adressirte Sendungen. Die Liquidirung erfolgt gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche bis längstens Ende Februar 1898 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 15. Dezember 1896. (2581)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 sind auf Seite 7 und 16 des vorbezeichneten Tarifs hinter den daselbst aufgeführten Verkehren folgende nachzutragen:

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verkehr,
Nordwestdeutsch - Bayerischer Verkehr,
Rheinisch - Nassau - Bayerischer Verkehr
— jedoch nur hinsichtlich der Stationen der Linien Bebra-Hanau (ausschl.) und Elm - Gemünden sowie der Station Tann —.

Dagegen sind daselbst zu streichen der Frankfurt a/M. - Oberhessisch - Bayerische Verkehr,
Hannover-Bayerische Verkehr,
Magdeburg-Bayerische Verkehr und
Thüringisch-Bayerische Verkehr.

Ferner ist auf Seite 12 des Tarifs unter Absatz c der Stationsname Adlershof zu streichen, da eine Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Station (Adlershof - Glienicke) nicht mehr besteht.

Erfurt, den 22. Dezember 1896. (2582)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines Berichtigungsblattes. Am 1. Februar 1897 gelangt zu dem mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1896 erschienenen Nachtrag I zum Verbandsgütertarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc.) ein Berichtigungsblatt, Aenderungen des Kilometerzeigers enthaltend, zur Einführung.

Dasselbe ist von den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 19. Dezember 1896. (2583)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Gasanstalts - Nebenprodukten. Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1897 bis Ende März 1898 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenprodukte, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer. Angebots-Eröffnungstermin am 22. Januar 1897, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Oberschlesischen Bahnhof Breslau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift „Angebote auf Ankauf von Gasanstalts-Nebenprodukten" an uns einzureichen. Verkaufsbedingungen liegen zur Einsicht im Zimmer Nr. 87 unseres Verwaltungsgebäudes, Gartenstrasse 106, aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht Briefmarken, bezogen werden. Zuschlag bis 12. Februar 1897.

Breslau, den 16. Dezember 1896. (2584)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ein **technischer Eisenbahn- oder Betriebs-Sekretair,** welcher besonders im Expediren dienstlicher Schreiben gewandt ist und auch wenn möglich stenographiren kann, wird sofort zu engagiren gesucht. Angebote mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Angabe der Gehaltsansprüche sind bis zum 1. Januar 1897 einzureichen. **Centralverwaltung für Sekundärbahnen,** Berlin S.W., Grossbeerenstrasse Nr. 88.

Als **Betriebsleiter** einer Industriebahn in der Provinz Posen wird ein tüchtiger, nüchterner **Fachmann gesucht.** Bedingung ist Kenntniss des Lokomotiv- und Eisenbahnoberbaues, sowie selbständige Aufnahme von Nivellements, auch muss derselbe Bauzeichnungen anfertigen können. Antritt Ende März, Anfang April 1897, Gehalt 2400 ℳ, Wohnung frei. Bewerbungen an die **Expedition dieser Zeitung** unter **Nr. 100** sind Photographie nebst Zeugnissabschriften beizufügen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 1 —

Nr. 1. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 15, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Januar 1896.

Inhalt:

Die Kleinbahnen, ihre geschichtliche Entwickelung, technische Ausgestaltung und wirthschaftliche Bedeutung.
Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1895.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Der Landes-Eisenbahnrath.
Unfälle im Oktober 1895.
Aus dem Sächsischen Landtage.
Württembergischer Landtag.
Württembergische Kammer der Standesherren.
Aus Sachsen-Altenburg.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Badische Staatseisenbahnen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Fahrgelderstattung im Vereins-Rundreiseverkehr.
Herausgabe des Eisenbahn-Nachrichtenblattes.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Betrieb auf den Bahnstrecken Welle-Elten und Elten-Landesgrenze.
Seehafen-Tarife.
Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft.
Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln.
Niederlausitzer Eisenbahn.
Rasselstein-Augustenthal.
Kleinbahnen in der Provinz Hannover.
Kleinbahnprojekte.
Strassenbahnen.
Die Dänischen Staatsbahnen im Jahre 1894/95.
Von der Balkan-Halbinsel:
Türkei. Rumänien. Bulgarien.
Personalnachrichten.
Württemberg. Staatseisenbahnen.
Eisenbahnen in Elsass-Lothring.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Kleinbahnen, ihre geschichtliche Entwickelung, technische Ausgestaltung und wirthschaftliche Bedeutung.

Für die Bedürfnisse der Praxis dargestellt von A. Haarmann.*)

Obwohl Kleinbahnen in nicht unerheblicher Zahl bereits vor Erlass des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 vorhanden waren, hat sich die Aufmerksamkeit weiterer Kreise ihnen erst zugewendet, nachdem durch dies Gesetz eine feste Grundlage für ihre Rechtsverhältnisse geschaffen war. Erst seit dieser Zeit ist die Kleinbahnfrage in lebhaften Fluss gekommen und der öffentlichen Diskussion nach allen Richtungen unterzogen worden. Die Provinzen haben die Förderung der Kleinbahnen zum Gegenstande eingehender Verhandlungen gemacht; die Unternehmer von Kleinbahnen tauschen ihre beim Betriebe derselben gewonnenen Erfahrungen in jährlichen Versammlungen aus; theils in Monographien, theils in Zeitschriften ist eine umfangreiche Litteratur entstanden, welche die im Inlande und Auslande bestehenden Einrichtungen in betreff der Begründung, des Baues, des Betriebes und der Verwaltung der Kleinbahnen darzustellen und die verschiedensten sich dabei ergebenden Fragen zu beleuchten sucht.

Die Bewältigung des auf diese Weise in reicher Fülle angesammelten Materials ist selbst für diejenigen, welche mit den Verhältnissen der grossen Eisenbahnen vertraut sind, keine leichte Aufgabe. Nur wenige werden willens und imstande sein, das zerstreute Material zu sammeln, zu sichten, zu prüfen, und die praktische Nutzanwendung daraus zu ziehen. Völlig unmöglich ist aber eine derartige Arbeit für diejenigen, welchen eine genauere Kenntniss des Eisenbahnwesens abgeht. Eine zusammenfassende Bearbeitung des Kleinbahnwesens hat sich daher schon jetzt als ein allgemeines und dringendes Bedürfniss fühlbar gemacht, und in Anerkennung desselben hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten eine bereits vor mehreren Monaten veröffentlichte Schrift†) veranlasst, welche dem Leser die im Inlande und im Auslande bestehenden Kleinbahneinrichtungen in sehr umfangreicher Weise vorführt. Nunmehr hat der Verfasser der vorbezeichneten Schrift eine Bearbeitung des Kleinbahnwesens unternommen, welche, wie er in dem Vorworte sagt, das Ergebniss einer lediglich durch praktische Erwägungen veranlassten Studie ist und einen Beitrag zur Klarstellung der für das Kleinbahnwesen wichtigsten Fragen bieten, insbesondere aber den Interessen des seiner Leitung anvertrauten, u. a. auch der Ausführung von Kleinbahnen gewidmeten Unternehmens Dienste leisten soll. Dass gerade von ihm diese Arbeit in die Hand genommen ist, kann nur mit Freude begrüsst werden. Seine bekannten

*) Berlin 1896. Siemenroth & Troschel, W. Lützowstrasse 106. Preis 8 M.

†) Friedrich Müller. Grundzüge des Kleinbahnwesens, Berlin 1895.

Leistungen auf technischem Gebiete, seine Erfahrungen als Leiter eines bedeutenden industriellen, der Beschaffung von Bedürfnissen der Eisenbahnen und zugleich der Ausführung von Kleinbahnen gewidmeten Unternehmens, endlich seine Theilnahme an der Verwaltung einer Stadt, welche selbst die Anlage einer Kleinbahn ins Auge gefasst hat, lassen ihn vorzugsweise hierzu berufen erscheinen.

Die Schrift will keine erschöpfende Darstellung des Kleinbahnwesens geben, sondern beschränkt sich auf die wichtigsten Seiten desselben und auf diejenigen, bei welchen vorzugsweise die Eigenart dieser Bahnen hervortritt. Nach einer kurzen, die Charakterisirung der Kleinbahnen als Vermittler des Nahverkehrs und die verschiedenen Arten der Bahnen erörternden Einleitung findet die Entwickelung des Kleinbahnwesens und zwar sowohl die Vorgeschichte wie die neuere Entwickelung dieser Bahnen in den Hauptstaaten Europas und des Amerikanischen Kontinents eine eingehendere Darstellung, welche einen umfassenden Ueberblick über den Stand dieses Verkehrsmittels in allen diesen Staaten gewährt und selbst dem auf diesem Gebiet nicht unbekannten Leser gar manches Neue und Interessante bringt. Insbesondere mag hier auf die Entwickelung der Geleise zu Zwecken des Bergbaues hingewiesen werden, welche S. 7 flgd. auf Grund alter, bis ins 16. Jahrhundert zurückreichender Bergwerksbücher ausführlich vorgeführt wird.

Der Schwerpunkt der Schrift liegt in ihrem technischen, dem Bau und dem Betrieb der Kleinbahnen gewidmeten Theil, welcher die auf diesen Gebieten hervorgetretenen wesentlichsten Fragen an der Hand der bezüglichen Orts gewonnenen Erfahrungen kritisch beleuchtet. Die Einrichtungen, welche erörtert werden, sind überall durch Zeichnungen veranschaulicht, der Ueberblick über die Verschiedenheiten, welche bei den einzelnen Bahnen und in den verschiedenen Ländern bestehen, ist durch zahlreiche Tabellen erleichtert. Dabei sind sämmtliche schmalspurige Bahnen berücksichtigt, gleichviel, ob dieselben als Eisenbahnen oder als Kleinbahnen konzessionirt sind.

Aus dem Inhalte des technischen Theils, in welchem die Spurweite, die Trassirung und das Bahnplanum, der Oberbau, die Motoren und die Wagen eingehend behandelt werden, mag nur einiges hervorgehoben werden. In der Frage der Spurweite gelangt der Verfasser zu dem Ergebnisse, dass für Kleinbahnen, sofern nicht mit Rücksicht auf den regelmässigen Uebergang von Hauptbahnwagen auf die Gleise einer Kleinbahn die Wahl der Normalspur geboten erscheine, in der Regel nur die Meterspur oder die 0,600 Meterspur, die erstere für Strassenbahnen, die letztere für Kleinbahnen mit eignem Bahnkörper angezeigt sei, und bezweifelt, ob neben diesen Schmalspurweiten der 0,750 Meterspur, welche in der ministeriellen Anweisung zum Kleinbahngesetze ebenfalls zugelassen ist, noch Berechtigung zuerkannt werden könne. Für die 0,600 Meterspur macht er namentlich die Billigkeit und Schnelligkeit der Bauausführung, die Fähigkeit, den Verkehr an seinen Quellen aufzusuchen, den Ortschaften sich unmittelbar zu nähern oder sie zu durchschneiden, die Möglichkeit der Benutzung selbst schmaler vorhandener Strassen ohne Behinderung des Fuhrwerkverkehrs und die Verbilligung des Betriebes durch geringere Reibung der Räder in den Kurvenstrecken geltend, Vortheile, welche seines Erachtens durch die Nachtheile dieser Spurweite, insbesondere durch die Beschwerlichkeiten des Umladens der Güter beim Uebergange auf Geleise mit anderer Spur nicht aufgewogen werden. Die Ausführungen über die Trassirung und das Bahnplanum, welche namentlich auch die Frage der Benutzung öffentlicher Wege erörtern, schliessen mit dem Vorschlage von Normen ab, welche je nach der zur Anwendung kommenden Maximalgeschwindigkeit von 20 bis 40 km in der Stunde in betreff des grössten Raddrucks, der Tragkraft des Geleises pro Rad, der stärksten Bahnsteigung, des kleinsten Kurvenradius und verschiedener Verhältnisse des Oberbaues zu beachten sein würden. Eine sehr eingehende Betrachtung ist der Konstruktion des Oberbaues, insbesondere des Oberbaues der Strassenbahnen gewidmet. Das Hauptgewicht legt der Verfasser auf die Stossbeseitigung und auf die Verwendung eines harten, dichten und gleichmässigen Bessemerstahls für die Schienen, und warnt dringend, hier bei der Bahnanlage Ersparungen eintreten zu lassen, welche, wie für einzelne Bahnen nachgewiesen wird, durch die Nothwendigkeit baldigen Umbaues, jedenfalls aber durch Erhöhung der laufenden Unterhaltungskosten sich bitter zu rächen pflegen. Von besonderem Interesse ist der den Motoren gewidmete Abschnitt der Schrift. Der Leser erhält hier ein klares Bild von dem Stande der gerade augenblicklich so viel erörterten Frage der Wahl der Betriebskraft und über die Voraussetzungen für die Anwendung der verschiedenen Betriebskräfte. Insbesondere ist dem elektrischen Betriebe und der einzelnen Arten seiner Anwendung eine ausführliche Erörterung zu theil geworden. In dem letzten Abschnitte des technischen Theils findet sich nach einer kurzen Ausführung über die Konstruktion der Wagen im allgemeinen, insbesondere über die Schwerpunktlage und die Achsanordnung eine Darstellung der verschiedenen Personen- und Güterwagensysteme unter Vorführung der bei einer grossen Zahl von Kleinbahnen des In- und Auslandes bestehenden Einrichtungen, sowie einiger zur Vermeidung des Umladens der Güter dienenden Konstruktionen (Rollbock- und Rollschemelsystem).

In einer Schrift, welche als Wegweiser auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens dienen soll, durfte auch die wirthschaftliche Seite der Kleinbahnen nicht unberücksichtigt bleiben. Diese wird in dem letzten Theile der Schrift behandelt, zwar nicht in gleichem Maasse eingehend, wie die technische Seite, aber doch über die wichtigsten Fragen im allgemeinen orientirend. Hier wird zunächst die Bedeutung, welche die Kleinbahnen als Vermittler des Nahverkehrs infolge ihrer decentralisirenden Wirkungen für die Volkswirthschaft im allgemeinen, für die Landwirthschaft, für die Aufschliessung entlegener Landestheile, für den Anbau bisher unkultivirten Bodens, für den städtischen Verkehr, für die Kolonien, für den Chausseebau und endlich für die Eisenbahnen als Zubringer und Vertheiler haben, erörtert. In letzterer Beziehung tritt der Verfasser den übertriebenen Vorstellungen von der Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Umladens zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen entgegen, indem er darauf hinweist, dass sich in Sachsen die Kosten der Umladung von Kohlen auf wenig mehr als einen halben Pfennig, bei schwieriger abzuladenden Gütern aber noch nicht auf einen Pfennig für den Centner belaufen. Sodann verbreitet sich die Schrift über die Planausarbeitung für Kleinbahnen, wobei der Beschluss der Provinz Hannover, Kleinbahntechniker als Provinzialräthe zur Hilfeleistung bei Kostenanschlägen und Vorarbeiten anzustellen, zur Nachahmung empfohlen wird, über die Konzessionirung und über die dabei zu Tage getretenen Mängel, über Materialbeschaffung, Bauausführung, über die Tarife und über die Rentabilität der Kleinbahnen. An dem Beispiele der Feldabahn wird gezeigt, in welchem Maasse in einem fast ausschliesslich der Landwirthschaft dienenden Verkehrsgebiete eine Verkehrssteigerung durch eine Kleinbahn erzielt werden kann.

Der hier skizzirte Stoff ist in klarer, durchsichtiger und anschaulicher Weise dargestellt. Der hauptsächliche Werth der Schrift liegt aber in der vollständigen Beherrschung des Stoffes und der Sicherheit des Urtheils, zu welchem den Verfasser seine oben hervorgehobene vielseitige Thätigkeit auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens befähigt. Die reichen Erfahrungen, welche er hierbei in den verschiedensten Richtungen gewonnen hat, schützen ihn vor einseitiger Betrachtungsweise und ermöglichen es ihm, die Ergebnisse theoretischer Untersuchungen überall an der Hand der mit ihrer Verwerthung erzielten Erfahrungen zu prüfen. Deshalb dürfte die Schrift für den Zweck, für welchen sie von dem Verfasser vorzugsweise bestimmt ist, „da, wo es bei der Prüfung eines Kleinbahngedankens darauf ankommt, diese

oder jene Vorfrage an der Hand von Thatsachen und gewissenhaften Untersuchungen beantwortet zu sehen, praktisch brauchbare Anhaltspunkte zu gewähren", wohl geeignet sein. Sie kann aber einem jeden, welcher sich auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens orientiren will, als zuverlässiger Führer dienen, und es wird namentlich auch der nicht technisch vorgebildete Leser aus dem technischen Theile reichliche Belehrung und eine Klärung seiner Anschauungen über die Natur, die Bedingungen und die Bedürfnisse dieses Verkehrsmittels gewinnen. Die Verbreitung der Schrift in weiteren Kreisen würde daher im Interesse der Sache nur lebhaft begrüsst werden können.

Gl.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1895.†)

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1895 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von rund 1750 km (gegen rund 800 km im Vorjahre) erfahren, von denen rund 700 km den Bestimmungen des Preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Strecke Graben-Neudorf-Friedrichsthal-Karlsruhe-Durmersheim-Rastatt-Mitte Rhein . . . 52,589 km
   „ 18. August die Bahnstrecke Stahringen-Ueberlingen . . . 17,518 „
   zusammen 70,107 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 1. August die Nebenbahn Cham-Waldmünchen . . . 22,04 km
   „ 3. September die Lokalbahn Langenzenn-Wilhermsdorf . . . 6,14 „
   „ 24. Oktober die Strecke Breitengüssbach-Ebern (Theilstrecke der Lokalbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach) . . . 18,34 „
   „ 9. November die Lokalbahn Traunstein-Ruhpolding . . . 13,18 „
   „ 1. Dezember die Lokalbahn Kempten-Pfronten . . . 30,68 „
   „ 5. Dezember die Lokalbahn Schnaittach-Bahnhof-Simmelsdorf-Hüttenbach . . . 9,77 „
   „ 9. Dezember die Strecke Straubing-Bogen (Theilstrecke der Lokalbahn Straubing-Konzell) . . . 9,69 „
   „ 16. Dezember die Strecke Markt-Wolnzach-Mainburg (Reststrecke der Lokalbahn Wolnzach-Bahnhof-Mainburg) . . . 18,10 „
   zusammen 127,94 km
3. Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein):
   am 7. September die Reststrecke der Kaiserstuhlbahn Endingen-Altbreisach . . . 21,01 km
4. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen:
   am 1. Mai die Strecke von Hagenau über Röschwoog nach dem Rhein in der Richtung auf Rastatt . . . 28,54 km
   „ 1. Juni die Theilstrecke Mommenheim-Kalhausen . . . 61,62 „
   nebst Abzweigung Kalhausen-Saaralben . . . 7,98 „
   „ 1. Oktober die Theilstrecke Kalhausen-Saargemünd . . . 12,91 „
   zusammen 111,05 km
5. Die Hessische Ludwigsbahn:
   am 1. Juli die Strecke Flonheim-Wendelsheim (Fortsetzung der Nebenbahn Armsheim-Flonheim) . . . 3,92 km
6. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München:
   am 1. Oktober die Nebenbahn Hansdorf-Priebus . . . 22,91 km
   „ 4. Dezember die Strecke Meckenbeuren-Tettnang . . . 4,40 „
   zusammen 27,31 km
7. Die Main-Neckarbahn:
   am 1. Juli die Nebenbahnstrecke Weinheim-Fürth i. O. . . . 16,29 km
   „ 8. Juli die Nebenbahnstrecke Bickenbach-Seeheim . . . 4,41 „
   zusammen 20,70 km
8. Die Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn:
   am 16. November die Bahnstrecke Rostock Lloyd-Tribsees . . . 46,05 km
   nebst Abzweigung Sanitz-Tessin . . 8,74 „
   und dem Verbindungsgeleis Rostock F.F.-Dalwitzhof . . . 2,69 „
   zusammen 57,48 km
9. Die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn:
   am 18. Mai die Strecke Mirow-Buschhof . 9,00 km
10. Die Preussischen Staatseisenbahnen,*) und zwar:
    a) im Direktionsbezirk Breslau:
       am 1. September die Nebenbahn Striegau-Maltsch . . . 36,28 km
       „ 16. September die Strecke Goldberg-Schönau a. K. (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . 15,31 „
       „ 10. November die Strecke Benau-Christianstadt (Theilstrecke der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt) 10,76 „
       „ 1. Dezember die Strecke Löwenberg i. Schl.-Neudorf a. Gr. (Theilstrecke der Nebenbahn Löwenberg in Schlesien-Goldberg) . . . 12,13 „
       im Dezember die Strecke Schönau an der Katzbach-Ober-Kauffung (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . 9,76 „
       zusammen 84,24 km
    b) im Direktionsbezirk Bromberg:
       am 1. August die Strecke Callies-Arnswalde . . . 37,94 km
       „ 1. September die Strecke Wulkow-Stolzenhagen (Theilstrecke der Linie Callies-Wulkow) . . . 23,73 „
       „ 1. Oktober die Nebenbahnstrecke Bromberg-Znin . . . 43,18 „
       „ 15. Oktober die Strecke Stolzenhagen-Callies (Schlussstrecke der Linie Callies-Wulkow) . . . 33,53 „
       zusammen 138,38 km
    c) im Direktionsbezirk Cassel:
       am 1. August das Verbindungsgeleis zwischen dem Bahnhof Bettenhausen und dem Fuldahafen in Cassel . . . 1,629 km
    d) im Direktionsbezirk Elberfeld:
       am 1. Oktober die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Düsseldorf-Bilk und dem Hafenbahnhof der Stadt Düsseldorf . . . 2,60 km
    e) im Direktionsbezirk Erfurt:
       am 17. Juli die Bahnstrecke Herbsleben-Tennstädt (Fortsetzung der Bahnstrecke Ballstädt-Herbsleben) . . . 4,59 km
       „ 1. Oktober die Nebenbahn Ziegenrück-Lobenstein (Fortsetzung der Linie Triptis-Ziegenrück) . . . 24,01 „
       „ 2. Dezember die Strecke Stadtilm-Saalfeld (Reststrecke der Hauptbahnlinie Arnstadt-Saalfeld) . . . 31,90 „
       zusammen 60,50 km

†) Pfälzische Eisenbahnen. Die verlegte Vollbahnstrecke Würzbach-Rohrbach-St. Ingbert ist am 7. September für den gesammten Verkehr eröffnet und von diesem Zeitpunkte ab die alte durch den Rothenkopftunnel führende Strecke Würzbach-Hasselt-St. Ingbert ausser Betrieb gesetzt worden.

*) Am 1. Oktober 1895 sind die zu den Unternehmen der Saalbahn, der Weimar-Geraer Eisenbahn und der Werra-Eisenbahn gehörigen Strecken (93,83 km bezw. 68,65 km und 224,69 km) und am 1. November 1895 die Schmal-

f) im Direktionsbezirk Essen:
am 1. Oktober die Bahnstrecke Caternberg-Vogelheim-Osterfeld K. M. 11,0 km
nebst Abzweigung nach dem Rangirbahnhof Frintrop 1,0 „
zusammen 12,0 km

g) im Direktionsbezirk Frankfurt a. M.:
am 15. Oktober die Neubaustrecke Homburg v. d. H.-Usingen 22,57 km

h) im Direktionsbezirk Halle a. S.:
am 20. Februar die Strecke Eilenburg-Kültzschau-Düben (Theilstrecke der Nebenbahn Eilenburg-Pretzsch) 17,69 km
„ am 1. Oktober die Theilstrecke Düben-Pretzsch der Nebenbahn Eilenburg-Pretzsch 20,83 „
zusammen 38,52 km

i) im Direktionsbezirk Hannover:
am 12. Juni die Strecke Detmold-Himmighausen 19,60 km

k) im Direktionsbezirk Kattowitz:
am 1. April die Coseler Hafenbahn (Zweigstrecke ab Cosel-Kandrzin nach dem Oderhafen) 4,60 km
„ 1. Mai die Strecke Beuthen O. S. (O. S. Bhf.)-Chorzow 5,15 „
„ 20. Oktober die Strecke Ratibor-Troppau 31,58 „
zusammen 41,33 km

l) im Direktionsbezirk Magdeburg:
am 1. September die Strecke Helmstedt-Oebisfelde 35,55 km

m) im Direktionsbezirk Posen:
am 1. November die Strecke Lissa i. P.-Luschwitz 17,90 km
„ 1. Dezember die Strecke Wollstein-Blotnik 19,68 „
(Theilstrecken der Nebenbahn Lissa in Posen-Wollstein)
zusammen 37,58 km

n) im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:
am 15. Mai die Nebenbahnstrecke Mayen-Gerolstein 70,69 km

11. Die Prignitzer Eisenbahn:
am 18. Mai die Nebenbahn von Wittstock bis zur Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze bei Buschhof 18,38 km

12. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
am 1. Mai die Strecke Reichenbach i/V. ob. Bhf.-Mylau 8,95 km
„ 1. August die Linie Löbau-Weissenberg i/S. 15,52 „
„ 1. Oktober die Nebenbahn Stollberg-Altchemnitz 20,98 „
nebst Kurve Höhlteich-Niederdorf 0,48 „
und die Nebenbahn Olbernhau-Neuhausen i/S. 11,49 „
zusammen 57,42 km

13. Die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter:
am 1. Mai die im Grossherzogthum Baden belegene Nebenbahn Haltingen-Kandern 13,00 km

14. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft:
am 15. Juni die Kleinbahnstrecke Eltville-Schlangenbad 8,00 km

15. Die Bleckeder Kreisbahn:
am 17. Dezember die schmalspurige Strecke Dahlenburg-Echem 47,25 km

16. Die Börssum-Hornburger Kleinbahn (Eigenthum der Stadtgemeinde Hornburg):
am 1. Juni die vollspurige Kleinbahn Börssum-Hornburg 6,00 km

---

spurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn in das Eigenthum des Preussischen Staats und in die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt übergegangen.

Ferner ist der Betrieb der Strecke Welle-Elten-Zevenaar (bisher im Betriebe der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln) am 1. Oktober an die Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

17. Die Euskirchener Kreisbahnen (Eigenthum des Kommunalverbandes des Kreises Euskirchen):
am 1. März die schmalspurigen Strecken Liblar-Mülheim-Euskirchen 26,30 km
und Mülheim-Zülpich 6,20 „
„ 11. August die schmalspurige Strecke Zülpich-Stadt-Arloff 22,50 „
zusammen 55,00 km

18. Die Franzburger Kreisbahnen (Eigenthum der Aktiengesellschaft „Franzburger Kreisbahnen“):
am 5. Mai die schmalspurigen Kleinbahnlinien
a) Stralsund-Barth 29,20 km
b) Abzweigung Barth-Damgarten 20,01 „
c) „ Alten-Pleen-Clausdorf in Pommern 8,68 „
zusammen 57,89 km

19. Die Franzburger Südbahn (Eigenthum der Aktiengesellschaft „Franzburger Südbahn“):
am 18. Mai die vollspurige Bahnstrecke Velgast-Tribsees 30,36 km

20. Die Greifenhagener Kreisbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
am 25. Januar die vollspurige Bahnstrecke Greifenhagen-Wildenbruch 33,41 km

21. Die Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Eisenbahn (Kleinbahn):
am 1. Januar die vollspurige Schlussstrecke Mittenwalde-Töpchin 11,70 km

22. Die Kolberger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
am 1. Juni die schmalspurige Theilstrecke Regenwalde-Roman 26,41 km
„ 21. Juli die Theilstrecke Roman-Kolberg 36,10 „
„ 22. September die Theilstrecke Gr.-Jestin-Stolzenberg 20,30 „
zusammen 82,81 km

23. Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn-Aktiengesellschaft:
am 9. April die schmalspurige Bahnstrecke Anklam-Thurow 16,80 km
am 6. Juli die Strecke Schmuggerow-Gellendin 12,60 „
zusammen 29,40 km

24. Die Niebüll-Dagebüller Kleinbahn (Direktion in Flensburg):
im Juli die Strecke Niebüll-Dagebüll-Hafen 14,00 km

25. Die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft (Bromberg):
a) am 12. Mai die schmalspurige Strecke Maximilianowo-Gondes 11,70 km
b) „ 15. Mai die schmalspurige Strecke Weissenhöhe-Lobsens-Witoslaw 47,50 „
c) „ 18. Mai die schmalspurigen Strecken Bromberg-Crone a. Br. 24,40 „
und Marthashausen-Kasprowo 10,70 „
d) „ 20. Juli die Strecken Goscieradz-Trzementowo-Kasprowo-Suchary 26,70 „
und Trzementowo-Rohrbeck 10,50 „
(zu a), c) und d) im Kreise Bromberg, zu b) im Kreise Wirsitz belegen)
zusammen 131,50 km

26. Die Verwaltung der Riesengebirgsbahn (Kleinbahn):
am 1. Juli die Strecke Zillerthal-Arnsdorf-Krummhübel 7,00 km

27. Die Rügenschen Kleinbahnen:
am 21. Juli die Theilstrecke Putbus-Binz 10,90 km

28. Die Saatziger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
am 14. Januar die schmalspurige Theilstrecke Stargard-Nörenberg 53,77 km
„ 12. Mai die schmalspurigen Strecken Alt-Damerow-Kannenberg 14,00 „
und Nörenberg-Grassee 7,23 „
„ 1. November die Theilstrecke Kannenberg-Daber 9,91 „
zusammen 84,91 km

29. Die Stolpethalbahn (Kleinbahn):
am 12. Oktober die vollspurige Strecke Raths-Damnitz-Muttrin 8,70 km

30. Die Trachenberg-Militscher Kreisbahn (im Betriebe der Kommanditgesellschaft für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen, Schneege & Co. in Posen):
am 1. Oktober die schmalspurige Kleinbahn von Trachenberg über Przyttkowitz und Militsch nach Sulmierschütz

nebst deren Abzweigung von Przyttkowitz nach Prausnitz . . . . 70,00 km
(Die Theilstrecke von Trachenberg über Przyttkowitz bis Prausnitz ist bereits seit dem 8. Dezember 1894 im Betriebe.)

31. Zniner Kleinbahn:
am 1. Juli die Theilstrecke Rogowo-Hohenau i. P. . . . . 12,80 km

Die unter den laufenden Nummern 15, 17—20, 22 und 27 bis 29 aufgeführten Strecken werden von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin betrieben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Oktober v. J. für den Güterverkehr eröffneten Strecken Caternberg-Osterfeld K. M. (11,0 km) nebst Abzweigung Block Hourl bis zur Einmündung in die Strecke Frintrop-Bottrop (10 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Essen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4895 vom 18. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfall (abgesandt am 23. Dezember v. J.).

Nr. 4914 vom 21. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. Dezember v. J.).

Nr. 4921 vom 19. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Sonderausschusses zur Vorberathung des Antrages auf gleichmässige Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiet, betreffend das Protokoll der am 28. November v. J. in Dresden abgehaltenen Sitzung des Sonderausschusses (abgesandt am 23. Dezember v. J.).

Nr. 4938 vom 20. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des gemischten Ausschusses für die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, betreffend das Protokoll des Sonderausschusses zur Vorberathung des Antrages auf gleichmässige Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiete (abgesandt am 23. Dezember v. J.).

Aus dem Deutschen Reich.

Der Landes-Eisenbahnrath

gab in seiner Sitzung vom 13./14. Dezember 1895 mit 29 gegen 10 Stimmen sein Gutachten dahin ab, dass für eine Ermässigung der Eisenbahn-Frachtsätze für Grubenholz auf weitere Entfernungen zur Zeit ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniss nicht vorhanden sei. Zur Annahme empfohlen wurde hingegen der Antrag der ständigen Tarifkommission, die Frachtsätze für Schiefertafeln und -Griffel herabzusetzen, weil es nothwendig sei, die wirthschaftliche Lage der heimischen Schieferindustrie, besonders des Thüringer Waldes, dadurch zu heben. Der Antrag auf Wiederherstellung direkter Gütertarife mit Polen wurde mit Rücksicht auf die zwischen Deutschland und Russland gegenwärtig schwebenden Tarifverhandlungen von der Tagesordnung ausgeschieden, dagegen die Einführung eines Ausnahmetarifs für Russisches Leuchtöl (Kerosin) nach dem Ostelbischen Gebiet mit Einschluss von Leipzig, Halle und Magdeburg, sowie die Ermässigung der Deutschen Frachtantheile für eine Anzahl Russischer Ausfuhrartikel im Verkehr nach Hamburg zur Ausfuhr seewärts befürwortet, unter der Voraussetzung, dass für die Ausfuhr Deutscher Erzeugnisse nach Russland ebenfalls genügende Frachtermässigungen bewilligt werden. Der Landes-Eisenbahnrath hat diesen Beschluss in der Erwägung gefasst, dass bei Ablehnung der Russischerseits gewünschten Frachtermässigungen die Russische Industrie sich für die Versendung ihrer Güter nach Hamburg des Weges über die Russischen Ostseehäfen bedienen würde, und dass unter diesen Verhältnissen eine Benachtheiligung der Deutschen Ausfuhrindustrie nicht anzunehmen sei. Der Antrag auf Ermässigung der Ausnahmetarife für Schlesische Steinkohlen nach Stettin zum Ortsverbrauch fand Befürwortung, da nicht nur das weitere Vordringen der Englischen Kohle möglichst verhindert, sondern auch für die Schlesische Arbeiterbevölkerung die Erwerbsgelegenheit vermehrt werden soll. Das Maass der Frachtherabsetzung wurde der Staatsbahnverwaltung überlassen, da für den Staat ein Frachtausfall von 600 000 *M.* in Frage steht. Ein Unterantrag, auch für Braunkohlen und Briketts aus der Lausitz die Tarifermässigung zuzugestehen, wurde abgelehnt. Auch die Vertreter des Ruhrkohlenreviers stimmten der Frachtherabsetzung für die Schlesischen Kohlen entschieden zu, um die Konkurrenz der Englischen Kohle in Deutschland einzudämmen. Verworfen wurde dann ein Vorschlag der ständigen Tarifkommission auf Abänderung des Tarifs für Amerikanisches Eichen-, Kiefern- und Nussbaumholz, weil in Amerika die Bestände an werthvollen Hölzern durch Raubbau schon stark gelichtet seien, und deshalb nun versucht werden solle, die in sehr grossen Mengen vorhandenen geringwerthigen Hölzer, besonders aber das Holz der in ungeheuren Beständen vorhandenen Sumpfcypresse, durch Zusammenladen mit werthvolleren Hölzern auf billigste Weise nach Deutschland zu schaffen. Ebenso lehnte der Landes-Eisenbahnrath mit grosser Mehrheit den Antrag auf Herabsetzung der Ausfuhrtarife für Zucker aus den Provinzen Schlesien und Posen über die Deutschen Seehäfen ab. Der Bezirks-Eisenbahnrath Breslau hat das Bedürfniss der Frachtermässigung anerkannt, weil Schlesien mit seiner den Verbrauch der Provinz weit übersteigenden Produktion auf den Absatz nach den nordischen Ländern angewiesen und bei der weiten Entfernung der Ausfuhrhäfen Stettin und namentlich Hamburg die Benutzung der Eisenbahn wegen der hohen Frachtkosten fast ausgeschlossen sei. Dagegen wurde seitens der Zuckerindustrie Mitteldeutschlands und des Ostens erklärt, dass der Staffeltarif die Wettbewerbs-Bestimmungen zwischen den einzelnen Zuckerversandgebieten verschieben und den Osten wie Mitteldeutschland zu Gunsten Schlesiens und Posens schwer schädigen würde. Endlich wurde auch die Herabsetzung der Fracht für Kaffee-Ersatzmittel (geröstetes Getreide, Graupen, Malz, Cichorien) gemäss dem Beschluss der ständigen Tarifkommission abgelehnt, weil die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellten Ermittelungen über das Bedürfniss, sowie die event. wirthschaftlichen und finanziellen Folgen der Tarifermässigung ergeben haben, dass letztere für die Staatsbahnen einen Ausfall von jährlich rund 60 000 *M.* zur Folge haben würden, ohne dass nach dem Gutachten der überwiegenden Mehrzahl der Eisenbahndirektionen dadurch für die Kaffeesurrogate eine Verkehrsbelebung, aus dem Frachtgewinn eine Stärkung des Kleinhandels, erwartet werden könnte.

Unfälle im Monat Oktober 1895.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Oktober 1895 beim Eisenbahnbetriebe vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen auf freier Bahn, 27 Entgleisungen in Stationen, 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 28 Zusammenstösse in Stationen und 164 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 224 Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 54 Personen getödtet und 152 Personen verletzt, sowie 42 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 184 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 32 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 26 getödtet und 91 verletzt, von Post-, Steuer- usw. Beamten 6 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder) 24 getödtet und 23 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36 644 km 217 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 051 km 7 Fälle. Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 169 km Betriebslänge und 122 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 293 km Betriebslänge und 138 000 Zugkm.

Aus dem Sächsischen Landtage.

Die Erste Kammer genehmigte in der Sitzung vom 18. Dezember 1895 den Ankauf der Preussischen Staatseisenbahnstrecke Zittau-Nikrisch und der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Württembergischer Landtag.

In der Kammer der Abgeordneten theilte Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht mit, er beabsichtige während der bevorstehenden Vertagung der Kammer einen Gesetzentwurf einzubringen betreffs der Bewilligung von Geldmitteln für Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung. Es handle sich dabei in erster Linie um die Vermehrung der Betriebsmittel, Lokomotiven und Güterwagen, welche Vermehrung von der Eisenbahnverwaltung für sehr dringlich erklärt werde. Er habe aber dabei auch den Eisenbahnbau ins Auge gefasst, und zwar komme hier in Betracht zum ersten wenigstens der Beginn der Ausführung des Bahnbaues von Friedrichshafen nach Lindau, sodann die Fortsetzung der Bottwarthalbahn von Beilstein nach Heilbronn, gegen welche vom Standpunkt der

Eisenbahnverwaltung Hindernisse oder Bedenken nicht bestehen, und der Weiterbau von Münsingen zu der Donauthalbahn. Die Frage sei noch die, ob und inwieweit der Finanzminister in der Lage sei, mitten in der Etatsperiode ohne Störung des Staatshaushaltes die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Das stehe noch nicht fest, namentlich noch nicht, wie gross diese Mittel sein können, es schweben darüber noch Verhandlungen.

Die Württembergische Kammer der Standesherren

genehmigte in ihrer Sitzung vom 17. Dezember 1895 den Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über die Herstellung einer weiteren Verbindung zwischen den beiderseitigen Staatsbahnen.

Aus Sachsen-Altenburg.

Von der Landschaft des Herzogthums ist die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn durch den südöstlichen Theil des Herzogthums zur Fortsetzung der in das Eigenthum des Sächsischen Staates übergehenden Altenburg-Zeitzer Bahn und zum Anschluss an die Linie Narsdorf-Penig bei Station Langenleuba angenommen worden.

Betriebseröffnungen.

Nebenbahn Ostrowo - Skalmierzyce. Am 1. d. Mts. ist die in Ostrowo an den Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen anschliessende 16,53 km lange vollspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit den Stationen Ostrowo, Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce dem Betriebe übergeben worden.

Der Betrieb wird von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin geführt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 22. Dezember 1895 ist der an der Bahnstrecke Triptis-Ziegenrück zwischen den Stationen Mossbach und Knau neu errichtete Haltepunkt Dreba für den Personenverkehr (mit Ausschluss des Gepäckverkehrs) eröffnet worden.

Direktionsbezirk Essen. Die Personenhaltestelle Heisingen ist am 1. d. Mts. für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen) eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 20. Dezember 1895 ist an der Bahnstrecke Siegburg - Derschlag und zwar 1.3 km von Niedersessmar und 1,8 km von Derschlag der Haltepunkt Rebbelroth für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Königsberg i. Pr. Seit dem 1. d. Mts. findet auf der an der Bahnstrecke Insterburg - Lyck zwischen Sodehnen und Darkehmen belegenen Haltestelle Spirokeln auch unbeschränkte Abfertigung von Vieh statt. Ferner wird am 10. d. Mts. der an der Bahnstrecke Tilsit-Memel zwischen den Stationen Stonischken und Jons-Kugeleit gelegene Haltepunkt Mädewald für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass von Mädewald Fahr- und Rückfahrkarten nach den Stationen, Haltestellen und Haltepunkten der Strecke Memel bis Insterburg sowie nach Königsberg i. Pr. über Insterburg und über Labiau ausgegeben werden. Gepäckstücke werden von Mädewald unabgefertigt mitgenommen, die Fracht hierfür gelangt auf der Endstation zur Erhebung.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz - Eisenbahn. Die Endstation Tribsees der am 16. November 1895 eröffneten neuen Bahnstrecke Rostock-Tribsees ist am 19. Dezember 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 28. Dezember 1895 ist der an der Bahnlinie Tübingen - Sigmaringen zwischen den Stationen Tübingen und Dusslingen gelegene Haltepunkt Derendingen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Hunden und Reisegepäck eröffnet worden.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Die zwischen den Stationen Zeche Gneisenau bei Derne und Lünen neu errichtete Station Preussen ist am 1. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zeche Preussen eröffnet worden. Eil- und Stückgüter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, sowie auch Sendungen, zu deren Auf- oder Entladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, desgleichen Güter anderer Absender oder Empfänger werden nach und von der Station Preussen nicht befördert.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Brake der Oldenburgischen Staatseisenbahnen führt fortan zur Unterscheidung von Brake (Westfalen) die Bezeichnung „Brake (Oldbg.)“ und die an der Bahnlinie Hetzdorf - Eppendorf der Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltestelle Leubsdorfer Hammer die Bezeichnung „Hammer-Leubsdorf“.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen macht bekannt, dass mit dem 1. d. Mts. die bisherige Bestimmung, wonach demjenigen, der innerhalb eines Kalenderjahres mehr als 5 Kilometerhefte für sich löst, ein Preisnachlass gewährt wird, aufgehoben ist. An deren Stelle tritt die Vergünstigung, dass jeder Inhaber eines ausgenutzten oder abgelaufenen Kilometerheftes zu 1 000 km gegen Rückgabe des Heftes 1 *M.* zurückersetzt erhält. Die Kilometerhefte sind fortan ohne jede Anmeldung sogleich zu haben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Fahrgelderstattung im Vereins-Rundreiseverkehr.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 8. Dezember 1895 an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Nach Einsicht der auf den Erlass vom 19. September d. J. eingegangenen Berichte will ich die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigen, fortan im Vereins - Rundreiseverkehr in allen Fällen, in denen der Inhaber eines Fahrscheinheftes auf einer Zwischenstrecke gegen Lösung besonderer Fahrkarten an Stelle des in dem Fahrscheinheft bezeichneten Weges einen längeren Schienenweg benutzt hat, auf seinen Antrag den Betrag der Fahrscheine für die nicht benutzten Strecken des Fahrscheinheftes zu erstatten, sofern sowohl der gewählte längere, wie der aufgegebene kürzere Weg den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Linien angehören.

Herausgabe des Eisenbahn-Nachrichtenblattes.

Nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. Dezember 1895 werden in Zukunft in dem „Eisenbahn-Verordnungsblatte“ nur die Vorschriften — Gesetze, Verordnungen, Erlasse usw. — von dauerndem Werthe oder von grundsätzlicher Bedeutung veröffentlicht werden, um in dieser Weise das Eisenbahn-Verordnungsblatt zu einem Nachschlagebuche zu machen.

Für die sonstigen Erlasse vorbereitenden Inhalts und vorübergehenden Werthes, die bisher theils durch das Eisenbahn - Verordnungsblatt, theils durch Umdruck bekannt gegeben wurden, sowie für solche Mittheilungen, welche nicht auch fernerhin im Eisenbahn-Verordnungsblatte zu veröffentlichen sind, ist vom 1. d. Mts. ab das als Manuskript zum Dienstgebrauch gedruckte „Eisenbahn - Nachrichtenblatt“ bestimmt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Am 17. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung statt, auf deren Tagesordnung der Beschluss über den Bau einer Nebenbahn von Colberg nach Cöslin und die Beschaffung des Baukapitals in der Höhe von 1 750 000 *M.* durch Ausgabe von Stammaktien steht.

Betrieb auf den Bahnstrecken Welle-Elten und Elten-Landesgrenze.

Nachdem die bisher von der Preussischen Staatsbahnverwaltung betriebene Eisenbahn von Welle über Elten nach Zevenaar am 1. Oktober 1895 in die Verwaltung der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht übergegangen ist, wird der Betrieb auf der Strecke Welle-Elten, wie bisher, nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, der Betrieb auf der Strecke Elten - Landesgrenze dagegen nach Maassgabe der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, und zwar gemeinsam mit der von der Niederländischen Staatseisenbahn - Gesellschaft betriebenen Strecke Emmerich-Elten-Landesgrenze geführt.

Seehafen-Tarife.

Dem Deutschen Handelstage ist auf die an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe, betreffend die Einführung von Ausnahmetarifen für Eilgut nach den Seehäfen, eine Antwort zugegangen, derzufolge vorgenommene Ermittelungen ergeben haben, dass von der Gesammtmenge aller zur Ausfuhr bestimmten Einzelgüter nur etwa 3,7 % als Eilgut Beförderung gefunden haben, wonach nicht angenommen werden könne, dass für die beantragte Maassnahme ein so allgemeines Bedürfniss vorliege, um ihre Einführung, mit welcher ein Ausfall von mindestens 125 000 *M.* für die Preussischen Staatseisenbahnen verbunden sein würde, gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Seitens der Königl. Eisenbahndirektionen werde indess auf eine möglichst rasche Beförderung der zur Seeausfuhr bestimmten Stückgüter, wie auf

die möglichste Verbesserung des Stückgüter-Verkehrs überhaupt fortgesetzt Bedacht genommen werden.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft.

Unter dieser Firma ist in Oschersleben eine Aktiengesellschaft begründet worden, welche den Bau und Betrieb einer eingeleisigen vollspurigen Nebeneisenbahn mit Lokomotivbetrieb von Oschersleben über Hornhausen, Ottleben, Ausleben, Warsleben und Hötensleben nach Schöningen, sowie den Erwerb der vollspurigen Zechenbahn von Oschersleben nach Grube Marie Louise bei Neindorf bezweckt. Das Grundkapital beträgt 2 620 000 M., eingetheilt in 1 620 000 *M.* Aktien A und 1 000 000 *M.* Aktien B. Den Aktien A wird bis zum Betrage von 4,5 % bei dem Dividendenbezuge und ausserdem bei einer etwaigen Liquidation bis zur Höhe von 1 620 000 *M.* ein Vorrecht vor den Aktien B. gewährt

Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln.

Die am 25. Oktober 1895 errichtete Gesellschaft (vergl. die Mittheilungen in Nr. 81 S. 728 und Nr. 85 S. 761 Jahrgang 1895 d. Ztg.) ist nunmehr in das Kölner Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital beträgt 5 Millionen Mark, eingetheilt in 5 000 Aktien à 1000 *M.*

Niederlausitzer Eisenbahn.

Die landesherrlich vollzogene Urkunde für den Bau der Bahn Lübben-Falkenberg ist nunmehr an die Firma Hennig, Hartwig & Co. in Berlin übergeben worden und der Name „Niederlausitzer Eisenbahn" für die in Angriff zu nehmende Bahnlinie festgesetzt.

Rasselstein-Augustenthal.

Der Firma Friedrich Bösner in Augustenthal bei Neuwied ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des Grundeigenthums für den Bau einer Kleinbahn von Rasselstein nach Augustenthal im Kreise Neuwied verliehen worden.

Kleinbahnen in der Provinz Hannover.

Dem Provinzialverbande von Hannover ist behufs Unterstützung des Baues von Kleinbahnen innerhalb der Provinz unter dem 18. November v. J. ein Allerhöchstes Privilegium wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Obligationen bis zum Betrage von 15 Millionen Mark ertheilt und dasselbe in Nr. 297 des „Reichsanzeigers" von 1895 veröffentlicht worden.

Kleinbahnprojekte.

Der Kreis Rastenburg plant die Herstellung schmalspuriger Kleinbahnverbindungen zwischen den Städten Rastenburg, Barten, Drengfurth und Sensburg.

Vom Kreise Dramburg wird der Bau von Kleinbahnen mit 1 m Spurweite von Dramburg über Wusterwitz und Gersdorf nach Polzin und von Gersdorf nach Falkenburg beabsichtigt.

Die Randower Kleinbahn-Akt.-Ges. will die ihr konzessionirte Kleinbahn Stolzenburg-Marienthal nicht, wie ursprünglich geplant, nach Stöwen an der Staatsbahnstrecke Stettin-Pasewalk, sondern nach Stettin oder Neu-Torney, Station der zum Bau genehmigten Staatsbahnstrecke Stettin-Jasenitz, fortführen. Im Kreise Greifenhagen soll an Stelle der ursprünglich geplanten Kleinbahn von Neumark nach Alt-Damm eine solche von Neumark nach Finkenwalde gebaut werden.

Strassenbahnen.

Stettiner Strassen-Eisenbahngesellschaft. Zwischen der genannten Gesellschaft und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft ist der Vertrag, betr. die Umwandelung der Stettiner Strassenbahn in eine solche mit elektrischem Betriebe, zum Abschluss gekommen. Die Elektrizitätsgesellschaft ist verpflichtet, die Inbetriebsetzung aller Linien innerhalb 18 Monaten zu bewirken. Die Kosten der ganzen elektrischen Anlage sind auf 3 500 000 *M.* veranschlagt worden, welche durch Ausgabe von 1 200 000 *M.* Vorzugsaktien und durch 2 300 000 *M.* 4 % Schuldverschreibungen, mit 103 % rückzahlbar, beschafft werden sollen. Ein Konsortium übernimmt sowohl die Vorzugsaktien als auch die Schuldverschreibungen.

Königsberger Pferdebahn. In der ordentlichen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht sowie der Abschluss nebst Gewinn- und Verlustrechnung für 1894/95 genehmigt und die Dividende auf 4,5 % für die Vorzugsaktien festgesetzt.

Die Dänischen Staatsbahnen im Jahre 1894/95.

Das abgelaufene Betriebsjahr ist für die Dänischen Staatsbahnen als ein sehr zufriedenstellendes zu bezeichnen, besonders wenn berücksichtigt wird, dass der strenge Winter in den Verkehrsverhältnissen grosse Störungen und damit erhebliche Ausgaben verursacht hat. Wenn der strenge Winter sich aber auch für den Personenverkehr als äusserst hemmend erwies, so übte er auf den Güterverkehr den entgegengesetzten Einfluss aus. Die Sperrung der Sund- und Ostseehäfen durch Eis war nämlich Ursache, dass ein grosser Theil der Güter den Weg über die Dänischen Wasserstrassen suchte, und mit wenigen und unbedeutenden Unterbrechungen gelang es auch, hier den Verkehr aufrecht zu erhalten.

Das vom Dänischen Staate selbst betriebene Bahnnetz hatte im Berichtsjahre eine Länge von 230,3 Meilen. Daneben umfasste der Betrieb die Dampfschiffs- und Dampffährefahrten über den Grossen Belt (3,5 Meilen), Kleinen Belt (0,3 Meile), Oddesund (0,3 Meile), Sallingsund (0,5 Meile), zwischen Masnedö und Orehoved (0,5 Meile) und zwischen Helsingör und Helsingborg (0,6 Meile), zusammen 5,7 Meilen, sowie in Verbindung mit Deutschen Schiffen die Dampfschifffahrt zwischen Korsör und Kiel (18,0 Meilen). Von den Bahnen sind die Strecken Kopenhagen-Roskilde, Kopenhagen-Klampenborg und Hellerup-Holte zweigeleisig. 222,2 Meilen der Bahnen sind mit Stahlschienen, 16,5 Meilen mit Eisenschienen belegt. Vorhanden sind 226 Stationen, 29 Haltestellen und 41 Billetverkaufsstellen.

Das Betriebsmaterial umfasst 294 Lokomotiven, 239 Tender, 817 Personenwagen (darunter 1 Königswagen und 6 Salonwagen), vier kombinirte Personen- und Bagagewagen, 83 Postwagen, 179 Bagagewagen, 2 047 geschlossene und 2 273 offene Güter- und Viehwagen, 6 Hilfswagen, 2 Fährenwagen und 52 Schneepflüge. Plätze waren vorhanden in I. Klasse 1 530, in II. Klasse 7 864, in III. Klasse 25 785, zusammen 35 179. Die Bagage-, Güter- und Viehwagen hatten eine Tragfähigkeit von 778 950 Ctr.

Ausserdem waren vorhanden 11 Schiffe und 14 Dampffähren, deren gesammte Tragfähigkeit 5 421,74 t betrug. Von diesen wurden durchschnittlich pro Tag Doppelreisen (hin und zurück) ausgeführt: über den Grossen Belt 6,3, Kleinen Belt 19, Oddesund 5,2, Sallingsund 4,2, zwischen Masnedö-Orehoved 7,5, zwischen Helsingör-Helsingborg 5,6, zwischen Korsör-Kiel 0,9 Reisen

Zu erwähnen ist hier noch, dass zur Beförderung auf dem Eise eine Menge Eisboote vorhanden sind, die besonders in solchen Wintern, wie dem verflossenen, ausgedehnte Verwendung finden. Es sind auf der Station Halskow (in der Nähe von Korsör) 36 Eisboote (wovon eins auf der mitten im Grossen Belt liegenden Insel Sprogö stationirt ist), Knudshoved (auf der anderen Seite des Grossen Belts bei Nyborg) 24 Eisboote und 2 Eisjollen, Masnedö 5 Eisboote und 1 Prahm, Orehoved 6 Eisboote und 1 Prahm, bei der Ueberfahrt am Kleinen Belt 8 Eisboote, bei der Ueberfahrt am Oddesund 4 Eisboote, bei der Ueberfahrt am Sallingsund 1 Eisboot und 4 Eisjollen stationirt. Von den Dampffähren und Dampfschiffen sind ein Theil als Eisbrecher gebaut.

Reisende und Güter wurden pro Tour befördert: über den Grossen Belt etwa 43 Reisende und etwa 500 Ctr. Güter usw., über den Kleinen Belt 15 bezw. 191, über den Oddesund 8 bezw. 140, Sallingsund 11 bezw. 76, zwischen Masnedö-Orehoved 16 bezw. 157, zwischen Helsingör-Helsingborg 38 bezw. 285, zwischen Korsör-Kiel 30 bezw. 154.

Die Anzahl der auf den Bahnen und Ueberfahrtslinien ausgeführten Reisen (exklusive Korsör-Kiel) betrug 11 739 894 (gegen 11 383 088 in 1893/94), die Einnahme daraus 9 066 286 (8 971 897) Kr. Die Durchschnittslänge der Reise betrug 3,80 (3,85) Meilen, die mittlere Einnahme 77,23 (78,82) Oere, die Einnahme pro Personenmeile 20,31 (20,48) Oere.

Von den gesammten Reisen wurden ausgeführt auf Einzelbillets 3 702 121 (3 569 836), auf Retourbillets 8 037 773 (7 813 252). Die Einnahme betrug aus Einzelbillets 3 936 638 (3 747 011), aus Retourbillets 5 129 648 (5 224 886) Kr.

Rundreisebillets wurden 64 359 (70 378) verkauft; die Einnahme daraus betrug 168 977 (180 742) Kr.

An Uebergewicht-Reisegut wurden befördert 36 574 (35 350) Ctr., die Einnahme betrug 103 977 (103 736) Kr.

Das Gewicht des beförderten Frachtguts und Viehs usw. betrug 39 111 087 (37 065 163) Ctr., die Einnahme davon 8 295 955 (7 511 566) Kr. An Vieh wurden im ganzen 1 007 209 (769 617) Stück zu einem berechneten Gewicht von 2 693 767 (2 161 892) Centner befördert.

Von den unter verschiedenen Hauptgruppen aufgeführten Waarensorten wurden versandt (in Millionen Centner): Kornwaaren, Mehl und dergl. etwa 6,9 (5,1), Steinkohlen usw. 4,3 (4,4), Ziegel- und Kalkbrennereiprodukte 3,6 (3,7), Futterstoffe

3,5 (3,8), Bauholz und Walderzeugnisse 3,0 (3,0), Torf 1,1 (1,5), Erd- und Steinarten 1,1 (1,3), Düngestoffe 1,1 (1,3), Fleisch und Speck usw. 1,1 (1,1), Metalle und Metallwaaren 1,1 (1,0), Butter 1,1 (0,87), Milch 0,76 (0,62), Bier 0,73 (0,68), Fische 0,38 (0,38), Spirituosen 0,31 (0,30), Heu und Stroh 0,21 (0,36), Eier 0,18 (0,16), Margarine 0,12 (0,12), Käse 0,07 (0,07).

Vom Waarenumsatz mit dem Auslande betrugen die nach Dänemark eingeführten Güter etwa 2,1 Millionen Centner und die von Dänemark ausgeführten etwa 1,3 Millionen Centner. Die grössten Quantitäten wurden von folgenden Waaren eingeführt: von Deutschen Stationen via Wamdrup: etwa 450 000 Ctr. Metalle und Metallwaaren, etwa 255 000 Ctr. Landprodukte, etwa 154 Ctr. Steinkohlen; von Helsingborg und anderen Schwedischen und Norwegischen Stationen via Helsingborg: etwa 630 000 Ctr. Bauholz und Walderzeugnisse, etwa 85 000 Ctr. Ziegel- und Kalkbrennereiprodukte, etwa 70 000 Ctr. Metalle und Metallwaaren. Die grössten Quantitäten, die ausgeführt wurden, sind: nach England via Esbjerg: etwa 630 000 Ctr. Fleisch und Speck, etwa 260 000 Ctr. Butter; nach Deutschen Stationen via Wamdrup: 110 000 Ctr. Fische.

Von Transitgütern, wovon — inklusive von und nach Helsingborg — etwa 125 000 Ctr. versandt wurden, sind die grössten Quantitäten versandt: Metalle und Metallwaaren, etwa 45 000 Ctr., von Deutschen nach Schwedisch-Norwegischen Stationen; Bauholz und Walderzeugnisse, etwa 20 000 Ctr., von Schwedisch-Norwegischen Stationen nach inländischen Privatbahnen und Deutschen Stationen, sowie Fische, etwa 13 000 Ctr., von Schwedisch-Norwegischen nach Deutschen Stationen.

Die Dampfschiffsverbindung zwischen Korsör und Kiel wurde ebenso wie in den früheren Jahren mit Dampfern der Dänischen Staatsbahnen und Deutschen Dampfern aufrecht erhalten. Die Schiffe der Staatsbahnen haben 656 Reisen zwischen den beiden Häfen ausgeführt und 19 446 Reisende befördert. Einnahme 154 107 (153 844) Kr. An Gütern, Vieh usw. wurden im Lokalverkehr zwischen Korsör und Kiel mit den Schiffen der Staatsbahnen 21 751 Ctr. übergeführt. Ferner haben diese Schiffe in Verbindung mit Deutschen Schiffen 79 592 Ctr. befördert, abgesandt von oder bestimmt nach Stationen hinter Kiel und Korsör. Die Einnahme aus den lokal beförderten Gütern fällt ausschliesslich den Dänischen Staatsbahnen zu, während die Fracht für letztgenannte Güter zwischen diesen und den den Deutschen Postschiffen getheilt wird. Danach hat die Beförderung von Frachtgut und Vieh eine Einnahme von 32 592 (39 735) Kr. ergeben, woneben noch für Beförderung von Reisegut 4 075 (4 042) Kr. eingegangen sind. Von der Vergütung, 80 000 Kr., die das Postwesen für die Beförderung der Posten zwischen Korsör-Nyborg-Kiel entrichtet, ist die Hälfte für die Route Korsör-Nyborg und die Hälfte für die Route Korsör-Kiel berechnet. Die Gesammteinnahme für diese Fahrt ist somit 230 774 (237 620) Kr., während die Ausgabe 266 965 (316 298) Kr. war.

Auf den übrigen Ueberfahrtsstellen sind mit Dampfschiffen und Dampffähren der Staatsbahnen von der Gesammtzahl der Reisenden befördert: über den Grossen Belt 195 206 (205 815), Kleinen Belt 214 542 (222 452), Oddesund 30 725 (31 408), Sallingsund 33 245 (33 412), zwischen Masnedö und Orehoved 88 500 (89 740), zwischen Helsingör und Helsingborg 157 249 (162 273) Reisende. Der Güterverkehr gestaltete sich wie folgt: Grosser Belt 2 289 078 (1 820 718) Ctr., Kleiner Belt 2 654 523 (2 202 041) Ctr., Oddesund 525 143 (458 154) Ctr., Sallingsund 235 498 (237 773) Ctr., zwischen Masnedö und Orehoved 863 970 (738 456) Ctr., zwischen Helsingör und Helsingborg 1 166 768 (1 144 413) Ctr.

Die Einnahmen auf den Bahnen und dem Belt- und Sundverkehr stellten sich wie folgt: Passagiere 9 066 286,40 Kr., Reisegut 103 976,82 Kr., Express- und Eilgut 443 107,17 Kr., Frachtgut nach Stücktarifen 2 536 038,21 Kr., Frachtgut nach Wagenladungstarifen 3 762 938,22 Kr., Vieh 1 247 783,06 Kr., Fuhrwerke 18 181,02 Kr., Güterfreimarken 287 907,30 Kr., Postbeförderung 617 371,26 Kr., Verschiedenes 308 605,94 Kr., zusammen 18 392 195,40 Kr. Dazu Einnahmen aus der Dampfschiffverbindung Korsör-Kiel 260 773,62 Kr. und Abzug bei Gehältern usw. für Angestellte der I. und II. Pensionsklasse 214 304,79 Kr., zusammen 18 837 273,81 (17 857 934,83) Kr. Zunahme 179 338,98 Kr. Die Einnahme pro Wagenmeile betrug 1,39 Kr.

Die Ausgaben vertheilen sich folgendermaassen: Generaldirektorium 447 243,72 Kr., Bahnabtheilung 3 624 335,58 Kr., Maschinenabtheilung 4 294 065,60 Kr., Betriebsabtheilung a: Seeländisch-Falsterscher Distrikt 2 334 626,60 Kr., b: Jütländisch-Fühnenscher Distrikt 2 336 796,56 Kr., Schifffahrtsabtheilung 47 855,63 Kr., Beförderung Korsör-Nyborg 517 846,55 Kr., Korsör-Kiel 266 965,18 Kr., Masnedö-Orehoved 91 245,85 Kr., Helsingör-Helsingborg 98 673,74 Kr., über den Kleinen Belt 158 024,19 Kr., Oddesund 51 088,74 Kr., Sallingsund 60 423,66 Kr., verschiedene Ausgaben 315 311,75 Kr., Pensionen, Unterstützungen u. dergl. 289 400,46 Kr., zusammen 14 933 903,81 (14 238 940,13) Kr. Zunahme 694 963,68 Kr. Die Ausgabe pro Wagenmeile hat 1,10 Kr. betragen.

Der Ueberschuss ist 3 903 370 (3 618 994,70) Kr. Zunahme 284 375,30 Kr.

Zu erwähnen ist noch, dass am 9. November 1894 der Kopenhagener Freihafen und gleichzeitig die etwa 3/4 Meilen lange Lokalstrecke Nörrebro-Freihafen eröffnet wurde. Vom Freihafen auf die Bahnen wurden 255 000 Ctr., von den Bahnen zum Freihafen 25 000 Ctr. geführt.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ist nach dem „Moniteur oriental" ein Vertrag unterzeichnet worden, welcher die Bestimmungen enthält: 1. für eine Summe von etwa 5 Millionen Francs, welche die Kosten gewisser Vergrösserungen, sowie der Militär- und anderer von der Gesellschaft für Rechnung der Regierung ausgeführter Sendungen umfasst; 2. für eine andere Summe von 9 Millionen Francs, welche den Betrag der genehmigten Pläne für das zwischen Sirkedji und Macrikeuy zu legende zweite Geleise, sowie der Pläne für den Bau des Hafens und der Kais von Dedeagatsch umfasst. Der Vertrag, welcher der Pforte zur Bestätigung vorgelegt ist, enthält ausserdem Bestimmungen über die Fristen, die Gewähr und Zahlungsweise dieser 14 Millionen, sowie Bedingungen für die Ausführung der Bauten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf für die Verlängerung der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel vom Bahnhof Salonik bis zum dortigen Zollamt genehmigt. Diese Zweigbahn, für welche der grösste Theil des Grund und Bodens bereits erworben ist und auf der die Erdarbeiten bereits begonnen haben, führt vom Bahnhof Salonik über Bara nach dem Tchaïrviertel, von da nach Kavaldar und dann nach Tophane, dem Sitz des Zollamts, indem sie dem Thale auf der dem Bahnhof der Orientalischen Bahnen entgegengesetzten Seite folgt.

Die auf Mitte Dezember 1895 projektirte Eröffnung der Linie Salonik-Dedeagatsch hat verschoben werden müssen, da ausserordentliche Hochwasser im Monat Oktober 1895 mehrere Brücken und Dämme auf der Reststrecke zwischen Serres und Gumuldjina stark beschädigt bezw. ganz weggerissen haben. Die Wiederherstellung dürfte wohl 2 Monate in Anspruch nehmen, so dass die Eröffnung der ganzen Linie nicht vor Ende Februar d. J. zu erwarten ist.

Rumänien.

Infolge eines Abkommens der Rumänischen Staatsbahn mit den Verwaltungen der internationalen Linie London-Wien soll der Schnellzug London-Ostende-Wien, der in 29 Stunden zwischen London und Wien verkehrt und die Indische Post befördert, einmal wöchentlich über Verciorova, Bukarest und die neue Donaubrücke von Cernavoda nach Konstantza geleitet werden und dort in den Dampfern der Rumänischen Schifffahrtsgesellschaft Anschluss nach Konstantinopel finden. Zunächst ist für letzteren Zweck der bekannte Hamburger Salonschnelldampfer „Cobra", der übrigens unter Deutscher Flagge bleibt, gemiethet worden. Die Fahrt zwischen London und Konstantinopel, die über den Landweg Belgrad-Sofia 76 Stunden in Anspruch nahm, wird über die neue Linie nur 73 Stunden erfordern.

Bulgarien.

Am 6. November 1895 hat die Bulgarische Unternehmerfirma Bolgarow & Co. in Rustschuk auf Grund einer Forderung von 20 997 000 Frcs. den Zuschlag für die auf Staatsrechnung auszuführende Eisenbahn Schumla-Roman (Policraischte) erhalten. Der Vertrag bedarf indessen noch der Bestätigung durch die Sobranje.

Zum 4/16. November 1895 war vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Bau der Strecke Pernick-Radomir (7 km), deren Kosten auf 1 100 000 Frcs. veranschlagt sind, zur öffentlichen Verdingung ausgeschrieben.

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Dem Sekretär, tit. Inspektor Dr. Supper bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Rechnungsraths verliehen. Dem Vorstand der Güterstelle Stuttgart, tit. Güterbahnhofinspektor Neff ist auf Ansuchen die Stelle des Vorstands der Eisenbahninventarverwaltung mit dem Titel eines Inspektors und unter Belassung seines seitherigen Ranges übertragen worden. Auf die Stelle eines Bahn-

hofverwalters I. Kl. in Waiblingen wurde der Betriebsinspektionsassistent Böckeler in Ulm, auf die Stelle des Betriebsinspektors in Freudenstadt der Bahnhofverwalter I. Kl., tit. Bahnhofinspektor Harter in Reutlingen befördert.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Dem Eisenbahn-Maschinen-Inspektor Blunck zu Bischheim und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Bozenhardt zu Strassburg i. Els. ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestdeutsch - Linksrheinischer Gütertarif. Die Entfernungsangabe für die Stationsverbindung Stolberg - Harburg H. ist von 554 auf 454 km berichtigt worden.

Köln, den 30. Dezember 1895. (1)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird die an der Bahnlinie Hetzdorf-Eppendorf gelegene Haltestelle Leubsdorfer Hammer von jetzt ab mit „Hammer-Leubsdorf" bezeichnet werden.

Dresden, den 19. Dezember 1895. (2)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen. Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr auf folgenden Linien unterbrochen, u. z.:

Linie	vom	bis inkl.
Ciulnita-Calarasi	22/11.	26/11.
Buzeu-Braila	23/11.	26/11.
Bucuresci-Fetesci	22/11.	26/11.
BucarestSüdbhf.-Giurgiu	22/11.	27/11.
Buzeu-Marasesci	22/11.	26/11.
Adjud-T. Ocna	23/11.	27/11.
Faurei-Fetesci	23/11.	26/11.
Tecuci-Bacau	23/11.	27/11.
Galati-Vasluiu	23/11.	27/11.
Bucarest-Ploesci	29/11.	3/12.
Ploesti-Buzeu	29/11.	3/12.
Faurei-Fetesci	29/11.	3/12.
Buzeu-Braila	29/11.	3/12.
Buzeu-Marasesci	29/11.	3/12.
Ciulnita-Calarasi	29/11.	3/12.
Ciulnita-Slobozia	29/11.	5/12.
BucarestSüdbhf.-Giurgiu	29/11.	4/12.
Bucarest-Fetesci	29/11.	8/12.
Chitila-Mogosoia	29/11.	9/12.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenabrechnung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bucarest, am 7. Dezember 1895. (3)

4. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1896 wird die an der Strecke Güldenboden-Allenstein zwischen Horn und Gr. Gemmern belegene Haltestelle Ziegenberg für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.), in die Gruppenwechseltarife der Preussischen Staatseisenbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Königsberg i/Pr., den 23. Dez. 1895. (4)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar 1896 erscheint zu unserem Lokal-Gütertarif Theil II der Nachtrag IV. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 28. Dezember 1895. (5)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Am 5. Januar 1896 treten im Gütertarif für den Binnenverkehr neue — gemäss den Vorschriften unter I² der Verkehrsordnung genehmigte — Bestimmungen über die Berechnung von Wägegeld für die auf Geleiswaagen zur Verwiegung kommenden Wagenladungssendungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen.

Soldin, den 29. Dezember 1895. (6)
Direktion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1896 gelangen unter der Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen für Gaskohlen-Sendungen von den diesseitigen Stationen Zabrze-Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube, Ludwigsglück und Orzesche nach dem bei Wien (Oe. U. St. E. G.) gelegenen Gaswerk Erdberg neue direkte Frachtsätze zur Einführung. Dieselben betragen beim Kursstande der Oesterreichischen Banknoten von:

	165/170	160/165
	Kreuzer für 100 kg	
von Zabrze, Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Luisegrube	59,8	60,3
Ludwigsglück	59,6	60,0
Orzesche	56,2	56,5

Bis auf weiteres kommen die für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 165/170 angegebenen Frachtsätze zur Erhebung.

Kattowitz, den 25. Dezember 1895. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1896 tritt unter der Bezeichnung Oldenburg - Mitteldeutsch - Altonaer Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits, und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Halle und Magdeburg andererseits enthält. Etwa eintretende Erhöhungen erlangen erst am 15. Februar 1896 Gültigkeit.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben die Staatsbahntarife

Altona-Oldenburg vom 1. Juli 1891,
Berlin-Oldenburg „ 1. Mai 1893,
Erfurt-Oldenburg vom 1. Januar 1887,
Frankfurt a/M. - Oldenburg vom 1. August 1888,
Magdeburg - Oldenburg vom 1. April 1891

bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorliegenden Tarife enthalten sind.

Der Tarif ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 24. Dezember 1895. (8)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Viehsendungen nach dem Oberschlesischen Industriegebiet. Die seitherige Frachtermässigung von 25% für die Beförderung von Rindvieh und von 50% für die Beförderung von Schafen und Ziegen von den in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen und Stettin nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird unter der Voraussetzung, dass die Grenze für die genannten Viehgattungen noch fernerhin gesperrt bleibt, bis auf weiteres verlängert.

Kattowitz, den 28. Dezember 1895. (9)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen Waldshut, Station der Badischen Bahn einerseits und den Stationen Lenzburg Stadt und Niederlenz der Schweizerischen Seethalbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau sowie die Station Waldshut.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1895. (10)
Generaldirektion.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 ab werden die im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 5 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a für baumwollene Garne, rohe, für den Verkehr zwischen Oberursel (Bezirk Frankfurt a/M.) einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits aufgehoben.

Erfurt, den 23. Dezember 1895. (11 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. ab wird die Station Teutschenthal mit den für Halle a/Saale bestehenden Frachtsätzen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Essen, den 25. Dezember 1895. (12)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar 1896 treten für die Beförderung von Düngemitteln, wie im Ausnahmetarif

Nr. 10 des Tarifs für den Verkehr mit den Hessischen Nebenbahnen genannt, im Verkehr zwischen den Stationen der Nebenbahnen Worms-Offstein, Osthofen-Westhofen und Sprendlingen-Wöllstein einerseits und Mannheim H. L. B. und Mannheim-Neckarvorstadt andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 24. Dezember 1895. (13)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (Gruppen I/III) und im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig und Königsberg) Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur Ausfuhr über See, in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehr von Hebron-Damnitz nach Stettin, Centralgüterbahnhof, und Swinemünde (I/III); sowie nach Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof, Königsberg i/Pr. Ostbahnhof, und Neufahrwasser (I) in Kraft.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind, gelten die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften.

Bromberg, den 24. Dezember 1895. (14)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1896 treten für die schmalspurigen Eisenbahnlinien:

1. Döbeln (Grossbauchlitz) - Mügeln-Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla,
2. Taubenheim-Dürrhennersdorf und
3. Schönfeld-Geyer

neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren in Kraft und es können Abdrücke hiervon durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Die Tarifsätze für die Beförderung von Gütern usw. sind gegen bisher nicht geändert. Für die an der Linie Mügeln-Nerchau-Trebsen gelegene Verkehrsstelle Altmügeln gelten die Frachtsätze erst vom Tage ihrer Eröffnung für den Güterverkehr an.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Dresden, am 24. Dezember 1895. (15)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). Am 1. Januar 1896 gelangt zum Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif vom 1. April 1895 der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Neue und ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Direktionsbezirke:
   Bromberg: Balster, Barskewitz, Callies, Cölpin, Crampe, Dt. Krone, Falkenwalde, Gutsdorf, Harmelsdorf, Jaroschewo, Jesuitersee, Neuwedell, Pansin, Reetz, Rinarschewo, Schrotz, Schubin, Steinberg i/Brdbg., Stolzenhagen, Stranz, Tornow, Tütz, Wardin, Wittenberg i/Wstpr., Wonsosch, Zempolnothal und Zühlsdorf;
   Danzig: Tiefenau;
   Königsberg i/Pr: Spirokeln;
   Berlin: Zepernick;
   Stettin: Dauer, Warnitz, Wittenhagen und Wulkow.
2. Berichtigungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 6 für Braunkohlen etc.
3. Ausnahmetarif C für Getreide etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.
4. Berichtigungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs D (bisher C) für Dextrin etc. zur Ausfuhr über See.
5. Berichtigungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs E (bisher D) für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen.
6. Ausnahmetarif E I für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen.
7. Sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 17. Dezember 1895. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Stationen Gladenbach, Niederwalgern, Weidenhausen des Direktionsbezirks Cassel werden zum 1. Januar 1896 in Klasse 8 für Petroleum und Naphta aufgenommen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 28. Dezember 1895. (17)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 wird der Artikel „Malz" in das Artikelverzeichniss des Schlesisch-Süddeutschen Ausnahmetarifs für Getreide einbezogen.

München, im Dezember 1895. (18)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Heft 2 des Gütertarifs der Gruppe V. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen Leipzig, Thür. Bhf. und den Stationen der Strecken Töppeln (Ladegeleis)-Roda (Sachs.-Altenb.), Auma-Lobenstein (Reuss), Lauscha-Coburg-Ebersdorf b/Coburg und Rodach-Coburg ermässigte Entfernungen in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 15. Februar 1896 ab die Entfernung Leipzig (Thür. Bhf.)-Pössneck, Preuss. Staatsb. von 119 km auf 120 km erhöht.

Magdeburg, den 28. Dezember 1895. (19)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Preussische Staatsbahnen. Allgemeine Kilometer-Tariftabelle. Am 1. Januar 1896 gelangt zu der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle" ein Nachtrag 1 zur Ausgabe. Durch denselben werden im Anhange zur Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle (Umkartirungstarif, Seite 49) die Frachtsätze des Spezialtarifs III für

Entfernungen von 87 bis 100 km auf 0,25 *M.*

ermässigt.

Exemplare des Nachtrages können durch die Abfertigungsstellen, sowie durch das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 23. Dezember 1895. (20)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Der im Januar d. J. mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1895 eingeführte Ausnahmesatz für Chromerzsendungen von Ristovac nach Herzberg a. d. Elster bei nachgewiesener Verfrachtung einer jährlichen Mindestmenge von 1 500 t (3,75 Franken Gold für 100 kg) bleibt unter den bisherigen Bedingungen bis zum Ablauf des Jahres 1896 in Geltung.

Breslau, am 29. Dezember 1895. (21)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Januar 1896 tritt der Nachtrag XIII zum Tarifheft Nr. 1 und der Nachtrag XI zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft. Die Nachträge enthalten ausser verschiedenen, bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der beiden Tarifhefte auch Entfernungen für die an der Neubaustrecke Rostock-Tribsees nebst Zweiglinie Sanitz-Tessin gelegenen Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, sowie Entfernungen für die neu aufgenommene Station Eckernförde der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Dresden, den 23. Dezember 1895. (22)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 15. November d. J. wird veröffentlicht, dass der neue Gütertarif für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandsverkehr nicht am 1. Januar, sondern erst am 1. Februar 1896 in Kraft tritt. Ebenso werden die in jener Bekanntmachung erwähnten Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erst von diesem Tage an wirksam.

Von welchem Zeitpunkte an Abdrücke des neuen Tarifes bezogen werden können, wird besonders bekannt gemacht.

Dresden, am 28. Dezember 1895. (23)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1896 tritt zum Binnen-Gütertarif, Theil II, für die normalspurigen Linien der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält Aenderungen des Nebengebührentarifs, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. sowie eine Ergänzung der Tariftabellen.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 24. Dezember 1895. (24)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ermässigte Kartirungssätze für Holz des Spezialtarifes 2 ab Freudenthal etc. nach Reichenberg trs. Die in Nr. 98 vom 14. Dezember 1895 auf Seite I Post 2654 unter B angeführten Frachtsätze für Holz von Würbenthal, Freudenthal, Karlsthal, Olbersdorf und Römerstadt finden im Verkehre mit Alt-Warnsdorf keine Anwendung.

Wien, am 28. Dezember 1895. (25)
K. K. priv. Oesterreichische
Nordwestbahn.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Schiefer zwischen Genf transit einerseits und Wien K. E. B., sowie Nussdorf andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. De-

zember 1896 werden für die Beförderung von Schiefer bei Aufgabe von beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachfolgende Frachtsätze eingeführt:

Von oder nach	nach oder von	
	Wien K. E. B.	Nussdorf
	Francs Gold für 1000 kg	
Genf transit	28,60	28,80

Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen von und nach Culoz und weiter und Bourg und weiter Anwendung.

Wien, am 24. Dezember 1895. (26)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Pardubitz	41 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Pardubitz	36 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Pardubitz	88 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. (27)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.) Berichtigung des vom 1. Januar 1896 gültigen Nachtrages III zum (Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1). Die in dem in rubro bezeichneten Nachtrage auf den Seiten 4 bis 8 für Tannwald R. G. T. E. vorgesehenen Frachtsätze gelten auch für Tannwald S. N. V. B.

Wien, im Dezember 1895. (28)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich-Ungarn-Südfrankreich. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Holzzeugmasse etc. von Josefihütte nach Genf transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, wird für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Form von Pappendeckel, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Josefihütte nach Genf transit der Frachtsatz von 28,50 Frcs. für 1000 kg berechnet.

Dieser Tarif findet jedoch nur Anwendung, wenn die Sendungen erwiesenermaassen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter befördert werden.

Wien, am 24. Dezember 1895. (29)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizer.-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr. (Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Zartlesdorf nach Genf transit.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1896, gelangt für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Zartlesdorf nach Genf transit der Frachtsatz von 29 Frcs. 60 Cts. für 1000 kg zur Einführung.

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894, Seite II, fortlaufender Nr. (2614) im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 24. Dezember 1895. (30)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der Französischen Ostbahn.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppelschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach den Stationen der Französischen Ostbahn					
	Charmes	Jouy s. Morin-le Marais	Montereau	Port d'Atelier-Amance	Raon l'Etape la Neuveville	Revigny
	Francs Gold für 1000 kg					
Josefihütte, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen . .	24,15	30,40	31,40	27,10	24,05	27,35

Wien, am 24. Dezember 1895. (31)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Delle transit, sowie Alt-Münsterol transit andererseits. (Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. zwischen Hopfgarten und Wörgl einerseits und Südfranzösischen Stationen andererseits.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Form von Pappendeckeln bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach					
	Delle transit	Alt-Münsterol transit				
		a	b	c	d	e
	Francs Gold für 1000 kg					
Hopfgarten, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen . . . . Wörgl, Station der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft	18,05	17,65	17,15	17,00	18,15	17,00

Es gelten:

1. die Frachtsätze für Delle transit für Sendungen von und nach Montbéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn;
2. die Frachtsätze für Alt-Münsterol transit:
   unter a) für Sendungen nach Balaucourt,
   „ b) „ „ „ Mennecy,
   „ c) „ „ „ Moulin-Galant,
   „ d) „ „ „ Souppes,
   „ e) „ „ „ Montbéliard

und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ausgenommen die unter a bis d genannten.

Wien, am 24. Dezember 1895. (32)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Frankreich-Rumänien. Frachtberechnung für Cigarettenpapiersendungen von Paris (Douane und Reuilly) nach Suczawa transit (Bestimmung Jassy). Für Cigarettenpapiersendungen, welche laut Frachtbrief nach Jassy bestimmt sind, werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1896,

rücksichtlich der Strecke von Paris (Douane und Reuilly) bis Suczawa transit nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

Nach	von Paris (Douane und Reuilly) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	10 000
	Frachtsätze in Francs für 1 000 kg	
Suczawa transit	150,80	136,20

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe, wie folgt, vorzuschreiben, entweder:

a) mit Umkartirung in Eger und zwar bis Eger über Novéant, von Eger über Karlsbad-Bubna-B. Brod-Olmütz-Oswiecim-Podgorze-Plaszów oder Krakau oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg und zwar bis Nürnberg über Novéant, von Nürnberg über Fürth i/W.-Vysocan-Tynist-Chotzen-Olmütz-Oswiecim-Podgorze-Plaszów oder Krakau oder

c) mit Umkartirung in Wien K. E. B. und zwar bis Wien K. E. B. über Delle-Buchs-Arlberg-Bischofshofen oder über Delle-Romanshorn-Trajekt-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen oder über Alt-Münsterol-Konstanz-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen oder über Avricourt-Kehl-Mühlacker-Ulm-Simbach.

Von Wien K. E. B. über Lundenburg-Oswiecim-Podgorze-Plaszów bezw. Krakau oder über Gänserndorf-Marchegg-Beskid oder über Stadlau-Marchegg-Beskid oder über Bruck a/L.-Kelenföld-Szerencs-Munkács-Beskid.

An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. erfolgen.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Duplikat-Frachtbriefe von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. und der auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. nach Suczawa transit bezw. Jassy, eventuell gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station nach Suczawa transit bezw. Jassy.

Diese Belege sind längstens bis 31. Juli 1896 einzureichen.

Wien, am 24. Dezember 1895. (33)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich-Ungarn-Genf transit und Verrières transit. Frachtsätze für Holzzeugmasse etc. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, treten für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) (nicht in Pappendeckelform) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von	Stationen der Jura-Simplon-Bahn: 1. Genf transit a	b	2. Verrières transit a	b
	Francs Gold pro 1 000 kg			
Hopfgarten, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt:

1. der Frachtsatz für Genf transit unter a von 22,10 Francs für Sendungen nach und von Culoz und weiter, sowie Bourg und weiter;
2. der Frachtsatz für Genf transit unter b von 25,70 Francs für Sendungen nach und von Bellegarde;
3. der Frachtsatz für Verrières transit unter a von 19,10 Francs für Sendungen nach und von Pontaillier-sur Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.

Auf Sendungen nach und von den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung.

4. Der Frachtsatz für Verrières transit unter b von 18,40 Francs für Sendungen nach und von Gieu, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-St.-Marie, Riselé und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach, bezw. die Herkunft von den vorbezeichneten Französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894, Seite II, Nr. 2614 im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 10. Dezember 1895. (34)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Für die bei Benutzung der Orient-Expresszüge zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagen-Gesellschaft tritt am 1. Februar 1896 ein neuer Tarif in Geltung. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 21. Dezbr. 1895. (35)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. wird der an der Strecke Tilsit-Memel zwischen den Stationen Stonischken und Jon-Kugeleit gelegene Haltepunkt Mädewald am 10. Januar 1896 für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Gepäckstücke werden von Mädewald unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür gelangt auf der Endstation zur Erhebung.

Berlin, den 27. Dezember 1895. (36)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

6. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. ist für die Eisenbahn-Güternebenstelle Dlottowen zu der Lieferfrist für Johannisburg eine Zuschlagsfrist von 2 Tagen genehmigt worden.

Berlin, den 27. Dezember 1895. (37)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

7. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von 1 000 t Lokomotivkohlen für diesseitige Verwaltung (beste gemischte Förderkohle von mindestens 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll vergeben werden und wird hiermit öffentlich ausgeschrieben. Die näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariat hierselbst eingesehen und von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Lokomotivkohlenlieferung für die Main-Neckar-Eisenbahn" bis spätestens Dienstag, den 7. Januar 1896, Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an uns einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote hierselbst erfolgt.

Zuschlagsfrist bis 28. Januar 1896.

Darmstadt, den 18. Dezember 1895. (38)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung von ca. 182 000 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen, allgemeine und besondere Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze" versehen portofrei, verschlossen und versiegelt bis 4 Januar 1896, Mittags 12 Uhr bei uns einzureichen

Zuschlagfrist: 3 Wochen.

Ludwigshafen a/Rh., 23. Dez. 1895. (39)
Die Direktion.
v Lavale.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirke angesammelten alten Schienen, Herzstücke, eisernen Schwellen, sowie Eisenschrott, Gussschrott u. a. m. sollen am Sonnabend, den 25. Januar 1896, Vorm. 11 Uhr in dem Sitzungssaale des O/S. Bahnhofsgebäudes hier, öffentlich verkauft werden.

Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" bis zum vorbezeichneten Termine postfrei und versiegelt an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 26. Dezember 1895. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dieser Nr. liegt eine Ankündigung, betr. „Die schmalspur. Staatseisenbahnen in Sachsen", Engelmann's Verlag, Leipzig, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 2. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Januar 1896.

Inhalt (siehe am Schluss des redaktionellen Theils dieser Nummer Seite 23).

Die Entwickelung des Lokalbahnwesens im Königreich Bayern und der Entwurf eines neuen Bayerischen Lokalbahngesetzes.

Der Herr Generaldirektor der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen übersendet uns den Entwurf eines neuen Bayerischen Lokalbahngesetzes, nach welchem im Königreich Bayern 23 Lokalbahnen aus Staatsmitteln, zusammen bis zum Maximalbetrag von 23 023 200 *M*, erbaut werden sollen, sobald „der für den Bahnbau und dessen Zubehör nöthige Grund und Boden kostenfrei dem Eisenbahnärar von den Interessenten zum Eigenthum überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbskosten eine reale Sicherheit geboten sein wird."

Der Text des Gesetzentwurfs unter Fortlassung des Einganges und des Schlusses lautet wie folgt:

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung.

Art. 1. Der gemäss Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung der nachstehend aufgeführten Bahnen lokaler Bedeutung wird festgesetzt:

1.	für eine Lokalbahn von München-Ostbahnhof über Giesing nach Deisenhofen auf den Betrag von	1 474 200	*M.*
2.	für eine Lokalbahn von Moosach nach Schwabing auf den Betrag von	972 500	„
3.	für eine Lokalbahn von Station Grafing nach Ebersberg auf den Betrag von	393 300	„
4.	für eine Lokalbahn von Mering nach Weilheim auf den Betrag von	2 723 900	„
5.	für eine Lokalbahn von Thann-Lengdorf nach Haag auf den Betrag von	963 300	„
6.	für eine Lokalbahn von Penzberg nach Kochel auf den Betrag von	1 187 900	„
7.	für eine Lokalbahn von Dorfen über Taufkirchen nach Velden auf den Betrag von	990 400	„
8.	für eine Lokalbahn von Landshut über Pfeffenhausen nach Rottenburg auf den Betrag von	1 281 200	„
9.	für eine Lokalbahn von Vilshofen nach Aidenbach auf den Betrag von	722 300	„
10.	für eine Lokalbahn von Vohenstrauss nach Waidhaus auf den Betrag von	1 007 800	„
11.	für eine Lokalbahn von Haidhof nach Burglengenfeld auf den Betrag von	514 700	„
12.	für eine Lokalbahn von Amberg nach Schnaittenbach auf den Betrag von	1 125 900	„
	Uebertrag	13 357 400	*M.*
	Vortrag	13 357 400	*M.*
13.	für eine Lokalbahn von Strullendorf nach Schlüsselfeld auf den Betrag von	1 543 900	„
14.	für eine Lokalbahn von Kirchenlamitz nach Weissenstadt mit Flügelbahn zum südwestlichen Ende von Weissenstadt auf den Betrag von	764 600	„
15.	für eine Lokalbahn von Marxgrün nach Steben auf den Betrag von	221 800	„
16.	für eine Lokalbahn von Kronach nach Nordhalben auf den Betrag von	1 458 800	„
17.	für eine Lokalbahn von Steinach nach Windsheim auf den Betrag von	527 900	„
18.	für eine Lokalbahn von Nürnberg-Ostbahnhof nach einem Nordbahnhof auf den Betrag von	982 000	„
19.	für eine schmalspurige Lokalbahn von Eichstätt-Stadt nach Kinding auf den Betrag von	1 139 900	„
20.	für eine Lokalbahn von Mellrichstadt über Ostheim nach Fladungen auf den Betrag von	798 900	„
21.	für eine Lokalbahn von Rottershausen nach Stadtlauringen auf den Betrag von	721 400	„
22	für eine Lokalbahn von Ungerhausen nach Ottobeuren auf den Betrag von	462 600	„
23.	für eine Lokalbahn von Oberdorf b/B. nach Lechbruck auf den Betrag von	1 044 000	„
	zusammen auf den Maximalbetrag von	23 023 200	*M.*

Art. 2. Mit der baulichen Ausführung der in Art. 1 genannten Lokalbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigenthum überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbungskosten eine reale Sicherung geboten sein wird.

Art. 3. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Bahnen an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Zusammenstellung der Lokalbahnen

Laufende Nummer	Lokalbahnstrecke	Länge der Bahn	Länge der Luftlinie	Kleinster Bogenhalbmesser	Grösste Steigung in der Richtung von der Anschlussstation	Grösste Steigung in der Richtung zu der Anschlussstation	Höhenunterschied zwischen der Anschlussstation und der Endstation	Summe der verlorenen Steigungen	Baukosten: Gesammte Baukosten einschl. Fahrmaterial im ganzen	Baukosten: Gesammte Baukosten einschl. Fahrmaterial für 1 km
		km	km	m	‰	‰	m	m	ℳ	ℳ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	München O. B. - Giesing - Deisenhofen	12,98	12,2	300	8	1,7	63,60	0,50	1 814 100	139 800
2	Moosach-Schwabing	8,50	6,1	300	5	5	0,10	5,70	1 279 800	150 600
3	Grafing-Ebersberg	5,87	4,2	200	20	15	16,3	23,2	432 400	73 700
4	Mering-Weilheim	54,19	47,9	300	10	10	49,79	80,05	2 903 700	53 600
5	Thann-Lengdorf-Isen-Haag	18,03	15,0	250	25	25	63,80	66,50	1 053 000	58 400
6	Penzberg-Kochel	14,38	10,5	300	10	10	8,44	27,56	1 283 500	89 300
7	Dorfen-Taufkirchen-Velden	20,00	12,5	200	25	25	7,9	58,1	1 115 500	55 800
8	Landshut - Pfeffenhausen - Rottenburg	26,42	19,6	250	23,3	25	33,74	77,50	1 523 000	57 900
9	Vilshofen-Aidenbach	12,52	10,7	200	10	10	18,34	11,86	795 700	63 600
10	Vohenstrauss-Waidhaus	17,04	11,7	250	19	16,6	24,05	86,59	1 101 600	64 600
11	Haidhof-Burglengenfeld	6,80	5,4	180	8	20	43,645	1,30	547 700	80 600
12	Amberg-Hirschau-Schnaittenbach	21,62	14,5	300	15	15	19,425	49,775	1 230 800	56 900
13	Strullendorf-Schlüsselfeld	32,50	26,6	200	20	20	47,50	63,70	1 708 500	52 600
14	Kirchenlamitz-Weissenstadt	11,73	9,5	200	25	25	69,90	53,50 }	851 000	65 500
	Flügelbahn	1,27	—	200	20	20	13,00	3,00 }		
15	Marxgrün-Steben	4,10	3,0	180	25	0	70,00	0	241 700	58 900
16	Kronach-Nordhalben	25,00	20,0	200	18,5	0	153,62	0	1 610 400	64 400
17	Steinach-Windsheim	13,59	11,36	300	15	17	55,04	20,05	597 500	44 000
18	Nürnberg O. B.-Nordbahnhof	6,35	3,3	300	10	10	6,75	12,00	1 303 000	205 200
19	Eichstätt-Stadt-Kinding (Schmalspur 1 m)	30,16	18,0	180	15	14	15,00	24,45	1 349 600	44 700
20	Mellrichstadt-Ostheim-Fladungen	18,50	15,3	200	25	25	133,90	11,63	1 131 200	61 100
21	Röttershausen-Stadtlauringen	16,90	13,7	200	25	25	34,11	40,70	801 900	54 600
22	Ungerhausen-Ottobeuren	10,50	8,0	300	7,1	8,1	37,70	11,05	501 300	47 700
23	Oberdorf b. B.-Lechbruck	21,25	16,0	300	18	20	20,895	66,125	1 134 000	53 300
	zusammen	410,20	—	—	—	—	—	—	26 310 900	64 100

Die dem Gesetzentwurf beigefügten Motive sind, namentlich in ihrem allgemeinen Theile, von so allgemeinem Interesse, dass wir dieselben soweit als möglich nachstehend zum Abdruck bringen. Eine Tabelle, in welcher die wichtigsten Notizen, betreffend die baulichen Verhältnisse und die voraussichtliche Rentabilität der projektirten neuen Linien zusammengestellt sind, stellen wir aus typischen Rücksichten voran und schicken die Bemerkung voraus, dass die Bayerischen Lokalbahnen überwiegend in die Klasse der Bahnen gehören, welche in Preussen Kleinbahnen genannt sind und keineswegs unter den Begriff der Nebenbahnen fallen.

Motive zum Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung betreffend.

Allgemeines. 1. Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, durch welches Gesetz der Bau von staatlichen Lokalbahnen im rechtsrheinischen Bayern in die Wege geleitet wurde, ist nunmehr eine so geraume Zeit verstrichen, dass es veranlasst erscheinen möchte, einen Rückblick auf die Entwickelung des Lokalbahnnetzes zu werfen.

Es wurden genehmigt durch die Gesetze vom:

21. April 1884:	13 Linien mit einer Gesammtlänge von	293,8 km
13. Januar 1886:	1 Linie (Passau-Freyung) mit einer Länge von	49,5 „
29. Mai 1886:	1 Linie (Reichenhall-Berchtesgaden) mit einer Länge von	18,8 „
30. April 1888:	11 Linien mit einer Gesammtlänge von	222,1 „
26. Mai 1892:	18 Linien mit einer Gesammtlänge nach Projekt von	302,4 „
11. Juni 1894:	1 Linie (Mühldorf-Burghausen) mit einer Länge nach Projekt von	29,4 „
zusammen 45 Linien mit einer Gesammtlänge von		916,0 km

Hierzu kommen noch die durch Gesetz vom 1. Februar 1880 genehmigte, ebenfalls als Lokalbahn gebaute und betriebene 27,8 km lange Linie Gemünden-Hammelburg, die nur theilweise auf Bayerischem Gebiete liegende, für Rechnung der Regierung von Sachsen-Meiningen erbaute und pachtweise in Betrieb genommene Linie Ludwigsstadt-Lehesten mit 7,6 km Länge, sowie die ganz auf Sachsen-Meiningenschem Gebiete liegende, gleichfalls für Rechnung der dortigen Regierung erbaute und seither pachtweise betriebene, nunmehr in Bayerisches Staatseigenthum übergegangene, 10,7 km lange Linie Rentwertshausen-Römhild.

Als im staatlichen Betriebe befindlich, kommt hier ferner die 17,8 km lange Privatbahnstrecke Kötzting-Lam in Betracht. Nach Vollendung der noch im Bau befindlichen Bahnstrecken werden demnach 49 Linien mit zusammen 979,9 km Länge und hiervon bis Ende des Jahres 1895 45 Linien oder Theilstrecken derselben mit einer Gesammtlänge von 859,2 km im staatlichen Betriebe stehen.

Ausschliesslich lokale Bedeutung haben ferner:

die 15 Bayerischen Vizinalbahnen mit einer Gesammtlänge von . . . . . 167,3 km
die Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth mit einer Länge von . . . . . 6,0 „
und die übrigen in der neueren Zeit entstandenen Privatbahnen, nämlich die Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München:

Sonthofen-Oberstdorf mit	13,2 km Länge	
Oberdorf-Füssen mit	30,6 „ „	
Murnau-Partenkirchen mit	25,1 „ „	
München-Wolfratshausen mit	26,0 „ „	
Fürth-Cadolzburg mit	12,8 „ „	
und die schmalspurige Walhallabahn mit	8,8 „ „	116,5 „
	Uebertrag	289,8 km

mit ihren wichtigsten Verhältnissen.

Laufende Nummer	Lokalbahnstrecke	Baukosten: Hiervon tragen die Interessenten, im ganzen	Baukosten: Hiervon tragen die Interessenten, für 1 km	Baukosten: Vom Staate aufzuwendendes Baukapital, im ganzen	Baukosten: Vom Staate aufzuwendendes Baukapital, für 1 km	Berechnete jährliche Betriebs-Einnahmen, im ganzen	Berechnete jährliche Betriebs-Einnahmen, für 1 km effektiver Bahnlänge	Berechnete jährliche Betriebs-Ausgaben einschliesslich Erneuerung, im ganzen	Berechnete jährliche Betriebs-Ausgaben einschliesslich Erneuerung, für 1 km effektiver Bahnlänge	Voraussichtl. Verzinsung des vom Staate aufzuwendenden Baukapitales
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	%
1	2	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	München O. B. - Giesing - Deisenhofen	339 900	25 700	1 474 200	113 600	77 000	5 900	63 000	4 900	—
2	Moosach-Schwabing	307 300	36 200	972 500	114 400	63 200	7 400	34 000	4 000	3,0
3	Grafing-Ebersberg	39 100	6 700	393 300	67 000	22 300	3 800	18 200	3 100	1,0
4	Mering-Weilheim	179 800	3 300	2 723 900	50 300	103 700	1 900	78 800	1 500	0,9
5	Thann-Lengdorf-Isen-Haag	89 700	5 000	963 300	53 400	36 000	2 000	32 800	1 800	0,3
6	Penzberg-Kochel	95 600	6 700	1 187 900	82 600	63 800	4 400	31 000	2 200	2,8
7	Dorfen-Taufkirchen-Velden	125 100	6 300	990 400	49 500	46 300	2 300	33 800	1 700	1.3
8	Landshut - Pfeffenhausen - Rottenburg	241 800	9 200	1 281 200	48 700	70 800	2 700	54 400	2 100	1,3
9	Vilshofen-Aidenbach	73 400	5 900	722 300	57 700	48 300	3 900	25 600	2 000	3,1
10	Vohenstrauss-Waidhaus	93 800	5 500	1 007 800	59 100	70 000	4 100	35 600	2 100	3,7
11	Haidhof-Burglengenfeld	33 000	4 900	514 700	75 700	27 300	4 000	17 400	2 600	1,9
12	Amberg-Hirschau-Schnaittenbach	104 900	4 800	1 125 900	52 100	53 400	2 500	43 200	2 000	0,9
13	Strullendorf-Schlüsselfeld	164 600	5 100	1 543 900	47 500	81 100	2 500	67 300	2 100	0,9
14	Kirchenlamitz-Weissenstadt Flügelbahn	86 400	6 600	764 600	58 800	45 300	3 500	26 100	2 000	2,5
15	Marxgrün-Steben	19 900	4 900	221 800	54 100	4 100	1 000	11 400	2 800	—
16	Kronach-Nordhalben	151 600	6 100	1 458 800	58 400	74 600	3 000	51 200	2 000	1,6
17	Steinach-Windsheim	69 600	5 100	527 900	38 800	14 300	1 000	27 300	2 000	—
18	Nürnberg O. B.-Nordbahnhof	321 000	50 600	982 000	154 600	54 800	8 600	25 400	4 000	3,0
19	Eichstätt-Stadt-Kinding (Schmalspur 1 m)	209 700	6 900	1 139 900	37 800	58 600	1 900	56 300	1 900	0,2
20	Mellrichstadt-Ostheim-Fladungen	157 300	8 500	798 900	58 400	52 600	2 800	40 800	2 200	1,5
	* Zuschuss des Sachsen-Weimarschen Staates.	*175 000			d. Bayer. Strecke					
21	Rottershausen-Stadtlauringen	80 500	5 500	721 400	49 100	31 800	1 900	28 500	1 700	0,5
22	Ungerhausen-Ottobeuren	38 700	3 700	462 600	44 100	20 800	2 000	20 000	1 900	0,2
23	Oberdorf b. B.-Lechbruck	90 000	4 200	1 044 000	49 100	77 600	3 700	43 800	2 100	3,2
	zusammen	3 287 700	8 000	23 023 200	56 100	1 157 300	2 800	865 900	2 100	1.3

Vortrag 289,8 km

dann von anderen Gesellschaften:

Schaftlach-Gmund mit . . . . 7,7 km Länge
Gotteszell-Viechtach mit . . . 25,0 „ „
Deggendorf-Metten mit . . . 5,3 „ „
Prien-Stock mit . . . . 1,9 „ „
und Röthenbach bei Lindau-Weiler mit . . . . 5,5 „ „ 45,4 „

Ohne die bereits vorher eingerechnete 17,8 km lange, im staatlichen Betriebe stehende Privatbahnstrecke Kötzting-Lam kommen demnach hier weitere 27 Linien mit einer Gesammtlänge von . . . . 335,2 km in Betracht und werden nach Vollendung der noch im Bau befindlichen Bahnstrecken im ganzen 76 Linien mit einer Gesammtlänge von 1315,1 km, wovon 75 Linien mit 1293,4 km auf Bayerisches Gebiet treffen, ausschliesslich für den Lokalverkehr im Betriebe stehen.

Die Augsburger Lokalbahn, welche vorerst nur dem Güterverkehre dient und als reine Industriebahn anzusehen ist, bleibt hier ausser Berücksichtigung.

2. Es drängt sich nun die Frage auf, ob die Entwickelung des Bayerischen Eisenbahnnetzes mit jener in anderen Staaten Schritt gehalten hat. Um bei dieser Vergleichung zu einem richtigen Bilde zu gelangen, sind nicht blos die Bahnen lokaler Bedeutung allein, sondern alle Bahnen in Betracht zu ziehen, da ja auch die Hauptbahnen dem Lokalverkehre dienen und ein Land mit einem dichten Hauptbahnnetze weniger Bahnen ausschliesslich für den Lokalverkehr bedarf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Längen der normalspurigen Haupt- und Nebenbahnen, dann der schmalspurigen Nebenbahnen, sowie die auf 100 qkm Grundfläche und je 10000 Einwohner entfallenden Kilometerzahlen für die sechs grössten Staaten Deutschlands, für die übrigen Deutschen Staaten und für das Deutsche Reich nach den Angaben der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1893/94 und zwar nach dem Stande vom 31. Dezember 1893 bezw. vom 31. März 1894 zusammengestellt.

Bezeichnung des Staates	Kilometerlänge der normalspurigen Hauptbahnen	normalspurigen Nebenbahnen	schmalspurigen Nebenbahnen	Bahnen überhaupt	Es treffen auf je 100 qkm Grundfläche km	Es treffen auf je 1000 Einwohner km
Preussen	18 107	8 043	357	26 507	7.6	8.6
Bayern	4 500	1 330	53	5 883	7.8	10.3
Sachsen	1 749	527	342	2 618	17,5	7,2
Württemberg	1 429	122	30	1 581	8,1	7,7
Baden	1 298	226	154	1 678	11,1	10,0
Elsass-Lothringen	1 119	343	161	1 623	11,2	10,0
Uebrige Staaten	3 306	1 402	243	4 951	9,5	9.5
zusammen Deutschland	31 508	11 993	1 340	44 841	8,3	8,8

Nach dieser Zusammenstellung bleibt die Dichtigkeit des Bahnnetzes in Bayern in Bezug auf die Flächeneinheit nur wenig hinter der durchschnittlichen Dichtigkeit im Deutschen Reiche zurück, überschreitet diese aber ganz erheblich in Bezug auf die Einwohnerzahl und steht in dieser Hinsicht unter den sechs grösseren Staaten Deutschlands an erster Stelle.

In den ausserdeutschen Europäischen Ländern entfielen am Schlusse des Jahres 1892 mehr Kilometer Bahnen als in Bayern auf je 100 qkm Fläche nur in:

Grossbritannien und Irland	(10,4)
Belgien	(18,4)
Niederlande mit Luxemburg	(8,7)
und Schweiz	(8,1)
dann auf je 10 000 Einwohner in der Schweiz	(11,4)
und in Schweden	(17,6)

Dieses Verhältniss wird sich für Bayern vermuthlich noch etwas günstiger gestalten, wenn die bei dem Stande vom 31. März 1894 nicht berücksichtigten, aber gesetzlich bereits genehmigten, noch im Bau befindlichen Bahnen, dann die jüngst als Privatunternehmungen konzessionirten Linien Türkheim-Wörishofen (5,2 km) und Aibling-Feilnbach (12,3 km), sowie die zur Ausführung in den nächsten Jahren bereiten und zur gesetzlichen Genehmigung in Antrag gebrachten Bahnen hergestellt sein werden.

3. Für die Beurtheilung des kilometrischen Gesammtbaukosten- und des Betriebskostenaufwandes der im staatlichen Betriebe stehenden Lokalbahnen Bayerns dürfte die nachfolgende Zusammenstellung von Interesse sein.

Lokalbahnen	Länge			Gesammtbaukostenaufwand	Betriebs-		
	der normalspurigen	der schmalspurigen	zusammen		Einnahmen	Ausgaben	
						effektiv	in % der Einnahmen
	Kilometer			Mark für 1 km			
Staatliche Linien in Bayern (Ende 1894)	604	5	609	58 346	3 766	1 915	50,8
Deutsche Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München (Ende 1894)	107	57	164	77 248	7 472	3 709	49,7
Schmalspurige Linien im Deutschen Reiche (Ende März 1894)	—	1 340	1 340	56 916	5 047	3 532	70,0
Französische Lokalbahnen (Ende 1892)	1 643	1 645	3 288	86 500	3 800	3 340	86,0
Belgische Nebenbahnen (Ende 1891)	47	1 041	1 088	37 160	3 390	2 500	74,0

Abgesehen von dem geringeren kilometrischen Baukostenaufwande der schmalspurigen Bahnen im Deutschen Reiche und der Belgischen Nebenbahnen, welche ebenfalls fast alle schmalspurig sind und in einem ebenen, wenig Bauschwierigkeiten bietenden Gelände zu erbauen waren, sind demnach unter den in der vorstehenden Zusammenstellung aufgeführten Bahnen die staatlichen Lokalbahnen Bayerns mit dem geringsten Baukostenaufwande hergestellt worden.

Von den letzteren Bahnen erforderte die Linie Neumarkt-Beilngries mit Greisslbach-Freystadt den kleinsten kilometrischen Baukostenaufwand mit nur 33 814 ℳ (Ende 1894) und zwar einschliesslich der Kosten des Grunderwerbes, des Fahrmaterials und der sonstigen vollständigen Ausrüstung.

Im ganzen wurden 5 Lokalbahnen mit geringerem kilometrischen Kostenaufwand als 40 000 ℳ und 12 Lokalbahnen mit einem solchen zwischen 40 000 und 50 000 ℳ ausgeführt, wobei diese sämmtlichen Bahnen mit eisernem Oberbau ausgestattet sind und auch hier Grunderwerb, das ganze Fahrmaterial und die vollständige Stations- und Betriebseinrichtung und Ausrüstung eingerechnet ist, ein Resultat, wie es kaum noch eine andere Verwaltung für normalspurige Bahnen erreicht haben wird.*)

Der grösste kilometrische Baukostenaufwand belief sich auf 116 138 ℳ (Ende 1894) für die Linie Passau-Freyung, und wurden diese ganz aussergewöhnlich grossen Baukosten nicht nur durch den an sich schwierigen Bahnbau in einem sehr bergigen Gelände und durch die Nothwendigkeit der Erbauung einer kostspieligen Brücke über die Donau, sondern auch vornehmlich durch eine sehr umfangreiche Erweiterung des Bahnhofes Passau, welche zum grössten Theile auch ohne die Einführung der Lokalbahn nothwendig gewesen wäre, aber dieser zugerechnet wurde, veranlasst.

Was den Betriebskostenaufwand anlangt, so ist derselbe ebenfalls bei den staatlichen Lokalbahnen Bayerns kilometrisch weitaus am geringsten und ist namentlich das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (nur 50,8 % der letzteren) ein sehr günstiges.

Dass dieses für die Deutschen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München noch etwas günstiger sich herausstellt, als für die staatlichen Lokalbahnen, hat seinen Grund darin, dass genannte Gesellschaft naturgemäss nur verkehrsreichere Linien baut, während der Staat auch dem Bau verkehrsarmer Linien sich nicht entziehen kann. Dieses Verhältniss kommt in der kilometrischen Einnahme der Gesellschaft von 7 472 ℳ gegen jene des Staates von nur 3 766 ℳ deutlich zum Ausdruck.

Die höchste kilometrische Einnahme erzielte 1894 Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt mit 8 928 ℳ, die niedrigste ergab sich bei Forchheim-Höchstadt a/A. mit 1 764 ℳ.

Der geringste kilometrische Betriebsaufwand der staatlichen Lokalbahnen betrug im Jahre 1894 nur 961 ℳ und bemaass sich überhaupt für 17 Lokalbahnen je unter 2 000 ℳ und für 6 Bahnen je zwischen 2 000 und 3 000 ℳ, wohl ebenfalls das günstigste Resultat, welches bis jetzt einer Bahnverwaltung zu erreichen gelungen sein dürfte. Den höchsten kilometrischen Betriebsaufwand erforderten die schmalspurige Lokalbahn Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt mit 5 871 ℳ wegen ihres lebhaften Verkehrs bei einer kilometrischen Einnahme von 8 928 ℳ und die normalspurige Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden mit 3 154 ℳ, bei einer kilometrischen Einnahme von 8 357 ℳ.

Der Einnahmeüberschuss für die 1894 im vollen Jahresbetriebe gestandenen Lokalbahnen entspricht einer 3,18 % Verzinsung des Gesammtaufwandes und einer 3,46 % Verzinsung des Staatsaufwandes.

In den vorausgegangenen 3 Jahren bezifferte sich das Reinerträgniss auf mindestens 2,72 % und auf höchstens 3,51 % des Staatsaufwandes.

Im allgemeinen hat der Verkehr eine Steigerung erfahren, welche aber in dem Reinerträgnisse deshalb nicht zur Geltung gelangen konnte, weil bei einer Reihe von Linien der Lokalbahnzuschlag für alle oder nur für gewisse Güter aufgelassen wurde. In den kommenden Jahren wird mit einem Rückgang der durchschnittlichen Verzinsung des staatlichen Anlagekapitals deshalb gerechnet werden müssen, weil die Vermehrung der Lokalbahnen bei einer Anzahl von konkurrirenden Linien eine Einschränkung der Verkehrsgebiete im Gefolge hat und besonders, weil manche Linien, welche nur vom allgemein wirthschaftlichen Standpunkte aus als bauwürdig anzusehen sind, kein oder doch nur ein sehr geringes Erträgniss liefern werden.

4. Die voraussichtlich eintretende geringere Verzinsung des vom Staate aufzuwendenden Anlagekapitales der Lokalbahnen darf nicht davon abhalten, letztere nach Maassgabe des Bedürfnisses zu vermehren, da die allgemeine Nützlichkeit dieser Unternehmungen wesentlich höher anzuschlagen ist.

Die Nützlichkeit der Bahnen setzt sich nicht blos aus dem Betriebsnettogewinn, sondern auch aus den Ersparnissen beim Transport und aus den indirekten Vortheilen zusammen.

Würde man die Ersparniss für 1 Personenkm nur auf 5 ₰, für 1 tkm nur auf 10 ₰ schätzen, so würde man schon zu sehr bedeutenden Ziffern gelangen, wobei allerdings nicht unberücksichtigt bleiben dürfte, dass der Verkehr durch die Eisenbahnen selbst eine sehr bemerkenswerthe Zunahme erfährt, welche auch den Anschlussbahnen zu statten kommt. Noch grösser ist aber der indirekte Nutzen, zu welchem der Zeitgewinn durch den rascheren Transport, die bessere Absatzfähigkeit der Produkte, die Steigerung der Bodenwerthe, die Einsparungen bei der Unterhaltung von Strassen usw. zu rechnen sind. Dieser Nutzen lässt sich ziffernmässig nicht wohl schätzen.

Die Erkenntniss dieses grossen Nutzens tritt bei der Bevölkerung von Jahr zu Jahr mehr in die Erscheinung und äussert sich durch das Auftauchen zahlreicher Projekte.

Die Erbauung von weit über 100 Bahnen wurde für die Aufnahme in den gegenwärtigen Gesetzentwurf bei der Staatsregierung in Anregung gebracht und muss fast allen diesen Anträgen eine gewisse wirthschaftliche Berechtigung, oft allerdings in nur minderem Grade, zuerkannt werden.

*) Die kilometrischen Baukosten der projektirten normalspurigen Bahnen ausschliesslich Grunderwerb gehen (bei Nr. 17 Lokalbahn Steinach-Windsheim) bis zu 38 800 ℳ herab, während die schmalspurige Bahn (Nr. 19 Eichstätt-Stadt-Kinding) kilometrisch mit 37 800 ℳ veranschlagt ist.

5. Umfang des Gesetzes und Wahl der Linien. Von der grossen Zahl der angeregten Projekte konnten nach dem Stande der Vorarbeiten nur 54 nach ihrer spezifischen Bauwürdigkeit und nach den besonderen wirthschaftlichen Verhältnissen, welche eine baldige Ausführung mehr oder weniger dringlich erscheinen lassen, des Näheren gewürdigt werden. Der Umfang des Gesetzentwurfes war aber derart zu bemessen, dass die einzustellenden Projekte mit dem der Königlichen Staatseisenbahnverwaltung hierfür zur Verfügung stehenden technischen Personale innerhalb einer angemessenen Frist von etwa 4 Jahren ausgeführt werden können.

Es wurden danach nur jene Projekte, deren baldige Ausführung schon bei früheren Landtagsverhandlungen bestimmt in Aussicht gestellt worden war, dann in zweiter Linie jene, für welche die Bauwürdigkeit in technischer, finanzieller und allgemein wirthschaftlicher Hinsicht nach den Vorarbeiten als hinreichend nachgewiesen zu erachten, und die Uebernahme der gesetzlichen Leistungen durch die Interessenten gesichert war, in den gegenwärtigen Gesetzentwurf aufgenommen.

Bei dieser Auswahl wurde auch darauf Rücksicht genommen, dass die einzelnen (7 rechtsrheinischen) Kreise an den neuen Lokalbahnen entsprechend betheiligt wurden.

Zur Vergleichung sind in einer dem Gesetzentwurf beigegebenen Denkschrift (S. 105—149) die Betriebsergebnisse der nach dem System der Nebenbahnen erbauten und betriebenen Bayerischen Vizinalbahnen und der in der Hauptsache nach dem System der Kleinbahnen hergestellten und betriebenen Lokalbahnen für die Jahre 1891—1894 einschliesslich dargestellt welche allgemeines Interesse beanspruchen.

Aus den tabellarischen Zusammenstellungen betreff. das Betriebsjahr 1894 theilen wir folgendes mit:

Vizinalbahnen	Eröffnungsjahr	Länge km	Baukosten für 1 km ℳ	Betriebsausgaben für 1 km rund ℳ	Betriebsüberschuss bezw. Passivrest rund ℳ
1. Siegelsdorf - Langenzenn	1872	5,54	51 720	4 439	6 765
2. Georgensgmünd-Spalt	1872	6,92	57 559	2 858	— 894
3. Wiesau - Tirschenreuth	1872	10,99	41 812	3 179	37 439
4. Schwaben-Erding	1872	13,63	65 411	3 967	16 339
5. Steinach-Rothenburg	1873	11,07	97 449	4 727	6 028
6. Immenstadt-Sonthofen	1873	8,34	116 372	7 376	71 171
7. Holzkirchen-Tölz	1874	21,43	97 921	7 301	72 362
8. Sinzing-Alling	1875	4,14	96 755	2 888	4 628
9. Dombühl - Feuchtwangen	1876	11,10	107 129	3 510	13 051
10. Biessenhofen - Oberdorf	1876	6,52	97 595	7 028	58 704
11. Neustadt-Windsheim	1876	15,32	114 568	3 192	— 1 780
12. Prien-Aschau	1878	9,62	142 300	3 584	— 4 338
13. Senden - Weissenhorn	1878	9,58	101 527	3 181	6 283
14. Feucht-Altdorf	1878	11,70	97 632	3 144	— 2 796
15. Weilheim-Murnau	1879	21,40	84 530	6 076	87 944
	—	167,30	92 394	4 668	370 903

Die Vizinalbahnen haben, wie die vorstehende Zusammenstellung ergibt, im Durchschnitt einschliesslich der Grunderwerbung für das Kilometer 92 394 ℳ, die Lokalbahnen (siehe die folgende Tabelle) bis Ende 1894 ebenfalls einschliesslich Grunderwerb für das Kilometer 58 346 ℳ gekostet, die 3 billigsten normalspurigen Bahnen für das Kilometer im ganzen und zwar Neumarkt i/O.-Beilngries 33 814 ℳ, Landsberg-Schongau 34 803 ℳ und Laufen-Tittmoning 36 253 ℳ; die schmalspurige Bahn Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt, welche ungünstige technische Verhältnisse für den Bau aufwies, 71 108 ℳ für das Kilometer.

Im Betrieb kosteten im Jahre 1894:

a) die Vizinalbahnen für das Kilometer durchschnittlich 4 668 ℳ, die 3 billigsten 2 858 ℳ, 2 888 ℳ und 3 144 ℳ,

b) die Lokalbahnen auf das Kilometer durchschnittlich nur 1 915 ℳ, soweit sie das ganze Jahr im Betrieb waren, darunter die 3 billigsten normalspurigen 961 ℳ, 1 115 ℳ und 1 212 ℳ, die schmalspurige Eichstätter Bahn wegen ihres lebhaften Verkehrs 5 871 ℳ für das Kilometer, mit welchem Satze diese Bahn zugleich die betriebstheuerste aller Bayerischen Lokalbahnen war, da die beiden betriebstheuersten normalspurigen Lokalbahnen Hof-Marxgrün und Reichenhall-Berchtesgaden nur 3 046 ℳ bezw. 3 154 ℳ kilometrische Baukosten erforderten.

Lokalbahnen	Eröffnungsjahr	Länge km	Gesammtaufwand für 1 km ℳ	Gesammtausgaben für 1 km rund ℳ	Betriebsüberschuss ℳ
1. Gemünden-Hammelburg	1884	27,81	49 207	1 115	23 308
2. Uebersee-Marquartstein	1885	8,03	43 404	2 618	29 285
3. Eichstätt Bahnhof-Eichstätt Stadt	1885	5,17	71 108	5 871	15 805
4. Neustadt a/S.-Bischofsheim	1885	18,87	44 113	1 713	24 280
5. Feucht-Wendelstein	1886	5,30	40 312	2 390	2 509
6. Neustadt a/WN.-Vohenstrauss	1886	25,22	55 112	1 981	70 641
7. Landsberg-Schongau	1886	28,71	34 803	1 766	57 408
8. Erlangen - Gräfenberg	1886	28,21	46 257	1 872	26 725
9. Hof - Marxgrün-Steben	1887	22,97	77 373	3 046	79 748
10. Münchberg - Helmbrechts	1887	9,68	69 314	2 873	33 549
11. { Neumarkt i/O.-Beilngries und	1888	27,05	33 814	1 535	28 584
Greisslbach - Freystadt }	1888	9,77			
12. Roth-Greding	1888	39,22	38 888	1 376	25 891
13. Pocking-Passau	1888	34,06	89 131	2 518	24 709
14. Bad Reichenhall-Berchtesgaden	1888	18,81	77 879	3 154	97 861
15. { Freilassing-Laufen und	1894	12,33	47 893	—	76 791
Laufen-Tittmoning }	1894	24,62	36 253		
16. Zwiesel-Grafenau	1890	31,52	79 932	1 723	36 207
17. Passau-Freyung	1892	49,53	123 560	1 869	153 294
18. Neusorg-Fichtelberg	1890	14,73	56 911	1 607	11 056
19. Forchheim - Ebermannstadt	1891	14,73	55 456	2 086	41 075
20. Traunstein - Trostberg	1891	21,39	43 556	1 887	82 883
21. Jossa-Brückenau	1891	17,07	49 280	1 924	12 359
22. Hassfurt-Hofheim	1892	15,49	48 417	1 995	13 166
23. Cham-Kötzting (Lam) {	1892	22,47	48 690	1 875	79 679
	1893	17,75			
24. Günzburg - Krumbach	1892	27,87	47 435	2 049	64 452
25. Forchheim - Höchstadt a/A.	1892	22,71	38 320	1 285	10 891
26. Neustadt a/S.-Königshofen i/Gr.	1893	23,25	49 991	961	22 337
27. Kitzingen - Gerolzhofen	1893	30,04	53 273	1 212	47 242
	—	626,55	58 346	1 915	1 168 428

Die Bodensee-Gürtelbahn im Württembergischen Landtage.

Am 7. v. Mts. fand in der Württembergischen Abgeordnetenkammer die Berathung über den im vorletzten Monat abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern, betreffend die Herstellung einer weiteren Verbindung zwischen den beiderseitigen Staatseisenbahnen, statt. Dem der Vorlage beigegebenen Vortrage des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten an die Ständeversammlung ist zu entnehmen:

Der Bau einer Bodensee - Gürtelbahn wurde seitens der Königlich Württembergischen Regierung schon vor mehr als 30 Jahren ins Auge gefasst. Der Bau des restlichen Theils von Friedrichshafen nach Immenstadt oder Markdorf wurde erstmals vorgesehen in dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden vom 18. Februar 1865. Die Baufrist für diese Strecke mit 12 Jahren ist in dem Vertrag von der Sicherstellung ihrer Fortsetzung von Friedrichshafen nach Lindau abhängig gemacht. Nach dem Staatsvertrag vom 29. Dezember 1873 sollte der Bau der Bahn ohne Rücksicht auf ihre Fortsetzung binnen 8 Jahren erfolgen, wenn die Badischerseits zu erstellende, von der Linie Radolfzell-Messkirch abzweigende Verbindungsbahn in der gleichen Frist vollendet würde. Eine weitere Vereinbarung bezüglich der Bahnstrecke ist nicht mehr getroffen worden. Nachdem inzwischen aber die Badische Regierung bis Ueberlingen gebaut hat und nunmehr die Bahnlinie Friedrichshafen - Lindau gesichert ist, wird wohl in nicht ferner Zeit auch der restliche Theil einer Gürtelbahn wieder ins Auge gefasst werden.

Wenn bezüglich des Württembergisch - Badischen Theils der Gürtelbahn Vereinbarungen über deren Bau schon früher abgeschlossen werden konnten, so lagen die Verhältnisse für den Württembergisch - Bayerischen Theil bis jetzt anders. Die Versuche, welche von der Königlich Württembergischen Regierung wiederholt — letztmals 1887 — gemacht wurden, eine Vereinbarung über eine Bahnverbindung zwischen Friedrichshafen und Lindau herbeizuführen, waren vergeblich, da die Königlich Bayerische Regierung die Erstellung dieser Bahnverbindung nicht als ihren Interessen entsprechend ansah. Im Laufe des gegenwärtigen Jahres aber erklärte die Königlich Bayerische Regierung sich bereit, der Verwirklichung einer Bahnverbindung zwischen Friedrichshafen und Lindau näherzutreten, und die hierauf eröffneten Verhandlungen haben zu einer Einigung geführt. Die Grundzüge des am 31. Oktober 1895 in München unterzeichneten Staatsvertrages haben wir bereits in Nr. 98 S. 873 Jahrg. 1895 d. Ztg. mitgetheilt. Dieser Vertrag schliesst sich in seinen Bestimmungen an den Staatsvertrag vom 10. Februar 1887 an.

Aus den Verhandlungen selbst ist folgendes hervorzuheben:

Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission, Abg. Stockmayer, gibt eine Uebersicht über die Vorgeschichte und die Bestimmungen des Staatsvertrages und beantragt namens der Kommission, welche die Herstellung der Bahn Friedrichshafen Lindau als eine verkehrspolitische Nothwendigkeit ansehe, auf die Berathung des Staatsvertrages einzugehen, übrigens mit dem Beifügen, dass 4 (von 14) Stimmen ihr Votum von einem näheren Nachweis über den voraussichtlichen Einfluss dieser Bahnausführung auf die Eisenbahnrente abhängig machen zu sollen glaubten, ein Nachweis, der indessen zur Zeit namentlich auch wegen des Einflusses, welchen der Betrieb der Bahn in Zukunft auf die Bodensee-Dampfschifffahrt haben werde, wohl nicht mit Sicherheit zu geben sei.

Nachdem vom Abg. Bueble der Freude der Bodenseebahnen darüber Ausdruck gegeben war, dass sie nunmehr nach so vielen Jahren dem Ziel ihrer Wünsche näher gekommen seien, und der Abg. Storz gebeten hatte, die Württembergische Eisenbahnverwaltung möchte das Augenmerk darauf lenken, dass die ja von Friedrichshafen ausgehende und in nordwestlicher Richtung in Aussicht genommene Bahn auch wieder auf einer Württembergischen Station endige, stellt der Abg. Hähnle aus, dass zu einer so wichtigen Vorlage, wie der gegenwärtigen, nicht auch — etwa in einer Beilage — ein Nachweis über die künftige Rentabilität gegeben worden sei. Die Kommission hätte ja allerdings die Anwesenheit eines Regierungsvertreters erbitten können, aber bei der Eile, die nothwendig gewesen sei, weil der Staatsvertrag noch in diesem Monat ratifizirt werden müsse, habe sie davon abgesehen. Dem Bedauern müsse er jedoch Ausdruck geben, dass der Kommission nicht reichlicheres Material vorgelegt worden sei. Hierauf ergreift der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten, Herr Dr. Freiherr v. Mittnacht, das Wort zu folgenden Ausführungen:

Der Herr Vorredner hat zu 3 oder 4 wiederholten Malen ausgestellt, dass der Kommission nicht genügendes Material von der Regierung geliefert worden sei. Auch wenn die Kommission die Güte gehabt hätte, einen Vertreter der Regierung zu sich zu bitten, hätte dieser viel Material nicht beibringen können, und ich bedaure meinerseits, dass ich auch heute nicht dazu imstande bin, weil es überhaupt niemand geben wird, der über die Rentabilität dieser Bahn im Voraus ein einigermaassen sicheres Urtheil abgeben könnte. Der Herr Vorredner hat gemeint, es hätte in einer Beilage zu dem Staatsvertrag solches Material geliefert werden müssen. Demgegenüber ist zu bemerken, dass eine Rentabilitätsberechnung in Absicht auf die Bodensee-Gürtelbahn nicht aufgestellt werden kann, weil die Bodensee-Gürtelbahn hauptsächlich dem Durchgangsverkehr dienen wird, und weil ein Durchgangsverkehr im voraus in der Regel auch nicht mit einiger Zuverlässigkeit berechnet werden kann. Nach den Aeusserungen des Herrn Vorredners müsste man annehmen, die Regierung habe sich hier eines ganz ungewöhnlichen Verhaltens schuldig gemacht. Ich weise aber darauf hin, dass bei dem ganz ähnlichen Staatsvertrag mit Bayern vom 10. Februar 1887, betreffend den Bau der Bahnstrecken Leutkirch-Memmingen und Wangen-Hergatz, auch nicht mit einem Wort von der Rentabilität geredet worden ist bei den ständischen Verhandlungen. Weder hat der Vortrag des Ministers über die Rentabilität ein Wort enthalten, noch hat die Kommission dieses Hauses danach gefragt, noch hat sie in ihrem Bericht etwas darüber gesagt, noch hat die Kammer der Abgeordneten bei ihrer Verhandlung über die Rentabilität irgend eine Auskunft gewünscht oder irgend eine Ansicht ausgesprochen. Es hat also die Regierung hier nicht in einer ungewöhnlichen Weise über einen wesentlichen Punkt geschwiegen; der Grund des Schweigens ist der schon angeführte, dass, wo es sich um einen künftigen Durchgangsverkehr handelt, dieser im voraus eben überhaupt nicht mit einiger Sicherheit zu berechnen ist, wenigstens für die Regel. Wenn Sie meine persönliche Ansicht über die Rentabilitätsfrage vernehmen wollen, so kann ich über die in Betracht kommenden Gesichtspunkte etwa folgendes bemerken: Es wird im allgemeinen gesagt werden dürfen, dass die Herstellung der Bodensee-Gürtelbahn einen erheblichen Aufschwung des Verkehrs am nördlichen Bodenseeufer wenigstens mit der Zeit, wenn vielleicht auch nicht sofort, zur Folge haben wird. Was den Personenverkehr betrifft, so ist hier, glaube ich, dem Lokalverkehr eine grosse Bedeutung nicht beizumessen. Es wird der Lokalverkehr sich theilen auch zwischen Schiff und Bahn. Die Vergnügungsreisenden im Sommer werden wohl dem Schiff den Vorzug geben, wenn sie nicht sehr pressirt sind; dagegen im Winter und bei schlechtem Wetter wird die Bahn bevorzugt werden. Die Hoffnung ist sodann vorhanden, dass mit der Zeit im Personenverkehr ein Durchgangsverkehr sich entwickeln wird zwischen Oesterreich und Südbayern einerseits und, nach Erstellung der ganzen Bodensee-Gürtelbahn, Südbaden und Elsass andererseits. Was den Güterverkehr betrifft, so wird der Güterverkehr von Bregenz her und umgekehrt wohl wesentlich der Bahn zufallen. Es wird aber, wie ich glaube, die Trajektirung zwischen Bregenz und Konstanz und zwischen Friedrichshafen und Romanshorn fortbestehen. Es ist, was den Güterverkehr betrifft, sodann ein zu beachtendes Moment, dass die Linie am nördlichen Ufer des Bodensees in eine gewisse Konkurrenz treten wird mit der Linie am südlichen Ufer des Bodensees. Hierüber müssen seinerzeit Verhandlungen der betheiligten Verwaltungen stattfinden, und welches Ergebniss diese haben werden, kann jetzt kein Mensch voraussagen. Weiter ist vielleicht anzuführen, dass ein Theil des Verkehrs der neuen Bahn, wenn auch nur ein geringer, von den bestehenden Württembergischen Linien wird herüber genommen werden und, da die Bahn verschiedene erwünschte Abkürzungen nach mehreren Seiten bringen wird, wird hieraus von selbst auch ein gewisser Frachtausfall folgen. Alle diese Momente, wozu noch kommt die Einwirkung der neuen Bahn auf die Bodensee-Schifffahrt, auf die Verminderung des Verkehrs derselben, wenigstens zunächst, und auf eine Verminderung ihrer Betriebskosten — alle diese Momente sind derart, dass sie mehr oder weniger im jetzigen Augenblick unbestimmbar sind, und deswegen komme ich zu dem Resultat: eine einigermaassen befriedigende und verbürgte Rentabilitätsberechnung lässt in einem solchen Fall sich nicht aufstellen. Für die Bahn im allgemeinen kann ich mich, glaube ich, ruhig auf die Karte berufen. Es handelt sich um eine offensichtliche Lücke, deren Ausfüllung der Ausbau des Württembergischen Eisenbahnnetzes bestimmt erfordert. Es handelt sich um die Einfügung des Württembergischen Verkehrs in grosse internationale Verbindungen, und eine Gelegenheit dazu, wie sie der Württembergischen Verwaltung selten sich bietet, dürfen wir, glaube ich, nicht unbenutzt vorübergehen lassen. Ich glaube, der Herr Berichterstatter hat das richtige Wort gefunden, indem er im Bericht bemerkt hat: die Herstellung dieser Bahn sei eine verkehrspolitische Nothwendigkeit. Nun, m. H., wenn aus dem Gesagten auch hervorgegangen ist, dass

ich zu grosse Hoffnungen in Absicht auf die Erträgnisse der Bahn nicht erwecken will und kann, so möchte ich doch noch folgende Bemerkung machen: Die Bodensee-Gürtelbahn wird sich dem Durchschnitt der Württembergischen Bahnen anreihen; sie wird nicht viel besser als der Durchschnitt und nicht viel geringer sein. Ich würde es nun, da der Durchschnitt eine sehr mässige Rentabilität aufweist, schwerer genommen haben, den Staatsvertrag jetzt abzuschliessen, obwohl ja die neueste Anregung von der Bayerischen Seite ausgegangen ist, wenn ich Anlass gehabt hätte, zu vermuthen, dass dieses Hohe Haus eine andere als die bisherige Eisenbahnpolitik inauguriren wollte. Man könnte ja sagen: das finanzielle Ergebniss unserer Bahnen ist ein nicht gerade anmuthendes und ermuthigendes, es ist ein ziemlich geringes. Es ist deshalb Zeit, dass wir ein Ende machen, dass wir angesichts unserer Finanzlage wenigstens sagen: für eine bestimmte Periode wollen wir überhaupt nicht mehr weiter bauen. Aber, m. H., diesen Standpunkt nimmt die Mehrheit des Hohen Hauses nicht ein, sonst hätten nicht 60 Abgeordnete, darunter der Herr Abg. Hähnle (Heiterkeit), an die Regierung am 8. Juli 1895 das Ersuchen gerichtet, bei den Ständen eine Exigenz zum Weiterbau der Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn in Bälde einzubringen. (Rufe: Sehr gut.) So gut als die Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn rentiren wird, wird sich die Bodensee-Gürtelbahn wohl auch rentiren (Heiterkeit), und deswegen gebe ich mich der Hoffnung hin, dass auch die Herren, die bisher Anstand genommen haben, zuzustimmen, weil sie sich hinsichtlich der Rentabilität nicht genügend instruirt hielten, bei der Abstimmung hier der Mehrheit der Kommission sich anschliessen werden.

Vizepräsident Dr. Kiene dankt namens seiner Heimathgemeinde Langenargen für die Einmüthigkeit der Kommission, der sich, wie er hoffe, das Hohe Haus anschliessen werde. Zu besonderer Befriedigung gereiche es ihm, dass die Stadt Tettnang in dem Moment, wo über diese Bahn berathen werde, bereits im Besitze einer eigenen Bahn sei und zwar, was sie in ganz Deutschland berühmt machen werde, der ersten elektrischen Normalspurbahn, sodass sie nun dem Projekt Friedrichshafen-Lindau völlig neidlos gegenüberstehe.

Abg. Eggmann ist gleichfalls über das Zustandekommen dieser lange angestrebten Bahn erfreut und erhofft von der unmittelbaren Verbindung mit der Arlbergbahn, dass künftig der Verkehr von Italien her wenigstens theilweise in unser Land übergeleitet werden könne. Er begrüsse daher den Erfolg der Bemühungen der Staatsregierung.

Nachdem der Abg. Hähnle noch bemerkt hatte, dass man in der Kommission schon ganz befriedigt gewesen wäre, wenn nur so viel Material vorgelegen wäre, als jetzt der Herr Ministerpräsident, wenn auch nur als seine persönliche Meinung, dem Hause vorgetragen habe, und dass er (Redner) persönlich gar nicht den Werth auf einen Nachweis der Rentabilität lege, weil für ihn der Durchgangsverkehr maassgebend sei, wird die Diskussion geschlossen und in die Einzelberathung eingetreten, die zu keiner bemerkenswerthen Debatte Anlass gibt.

In der Endabstimmung wurde der ganze Vertrag sammt Schlussprotokoll mit 83 — allen abgegebenen — Stimmen angenommen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nachtrag III zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Vorbezeichneter Nachtrag ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4937 vom 23. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Auslegung des Vereins-Preisverzeichnisses (abgesandt am 30. Dezember v. J.).

Nr. 4954 vom 23. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die im Rechnungsjahr 1894 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Radreifenbrüche und Radreifenanbrüche (abgesandt am 30. Dezember v. J.).

Nr. 4987 vom 27. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Nachtrag III zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 30. Dezember v. J.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückblick auf das Jahr 1895.

Das abgelaufene Jahr hat den an dasselbe geknüpften Erwartungen nicht ganz entsprochen. Nach den bis Ende November 1895 reichenden statistischen Ausweisen des Handelsamtes (siehe S. 18 d. Ztg.) blieb die Ausfuhr während der ersten 11 Monate 1895 um 46,2 Millionen Gulden hinter dem Jahre 1894 zurück. Die Ursache hiervon bildet der Rückgang des Zuckerexportes um 11,1 Millionen Gulden, die Abnahme der Getreideausfuhr um 12,8 Millionen Gulden und die Verminderung des Exportes an Schlacht- und Zugvieh um 35,5 Millionen Gulden. Der Dezemberausweis dürfte diese ungünstigen Ziffern nur noch erhöhen.

Zwar bot die Einfuhr eine Steigerung von 34,7 Millionen Gulden, aber die vermehrte Einfuhr konnte den Eisenbahnen der Monarchie einen ausreichenden Ersatz nicht bieten, weil sich die Einfuhr in der Regel auf kürzere Distanzen, als die Ausfuhr bewegt. Der interne und der Transitverkehr litten im ersten Halbjahr durch den überaus strengen und schneereichen, lang anhaltenden Winter, den verminderten Rübenbau und insbesondere durch die wiederholt auftretenden Viehseuchen. Erst das zweite Halbjahr brachte eine Besserung, indem sich der lokale Güterverkehr und der Personenverkehr überraschend entwickelte; dazu trug einerseits die sich besonders lebhaft entfaltende Bauthätigkeit, andererseits das schöne Reisewetter vieles bei. Dessen ungeachtet dürften die Betriebseinnahmen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen vom Jahre 1895 hinter denen des Jahres 1894 zurückbleiben; nach den offiziellen bis Ende Oktober reichenden Einnahmeausweisen stellen sich nämlich die Einnahmen der Oesterreichischen Bahnen pro 1895 zwar auf 200,2 Millionen Gulden gegen 198,9 Millionen Gulden im Jahre 1894, aber die Kilometerlänge derselben war 16 456 gegen 16 251 in derselben Zeit des Vorjahres. Mit Berücksichtigung der bereits von einigen Bahnen veröffentlichten Novemberschätzungen und des voraussichtlichen Dezemberverkehres dürfte sich das gesammte Bruttominus mit Jahresschluss auf kaum eine halbe Million Gulden reduziren. Die Ungarischen Bahnen hatten dagegen bis Ende Oktober 1895 bei einer Kilometerlänge von 13 603 eine Einnahme von 87,2 Millionen Gulden gegen 89 Millionen Gulden bei einer Länge von 12 939 km im Jahre 1894, aus welchen Ziffern allein schon auf das bedeutende Jahresminus geschlossen werden kann. Die sonstigen Vorkommnisse des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1895 lassen sich dahin zusammenfassen, dass der Ministerwechsel in den beiden Reichshälften nur in Oesterreich insofern eine Aenderung verursacht hat, dass die frühere, etwas überhastete Verstaatlichungspolitik eine bedächtigere Wendung genommen hat, ein selbständiges Eisenbahnministerium in Aussicht steht und dass an der Reorganisation der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen eifrigst gearbeitet wird. Der frühere Präsident der Staatsbahnen, Dr. von Bilinski, wird als nunmehriger Finanzminister gewiss auch dem Eisenbahnwesen seine Fürsorge zuwenden.

Das neue Lokalbahngesetz und die Errichtung eines Lokalbahnamtes im Oesterreichischen Handelsministerium haben den fortschreitenden Ausbau der Lokalbahnen gefördert; dasselbe gilt insbesondere von Ungarn, wo die Konzessionirungen und Eröffnungen von Lokalbahnen rasch aufeinander folgen, wo auch die Revision des Gesetzes über die Lokalbahnen vor sich gehen soll. (Siehe S. 18 d. Ztg.) Zur Förderung des Lokalbahnwesens hat sich in Budapest die Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft gebildet, und die Bildung einer ähnlichen Unternehmung für Oesterreich steht bevor. Erfolgreich wirkt in dieser Beziehung der überaus rührige Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Wien, welcher durch häufige Vorträge und „Mittheilungen“ bezw. Broschüren das Interesse für die Lokalbahnen wach erhält.

Noch ist des Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Vereins zu erwähnen, dessen vorjährige Generalversammlung auch von zahlreichen Beamten aus allen Gegenden Deutschlands beschickt war und die Hebung des geistigen und materiellen Wohles der Bahnbediensteten eifrig verfolgt. Auf das finanzielle Moment zurückkommend, scheinen die Aussichten für das Jahr 1896 nicht ungünstig. Die Wandlung, welche sich seit dem letzten Herbst im Eisenbahnverkehr vollzieht, lässt eine steigende Tendenz für die nächste Zeit erhoffen. Die Viehseuche ist im Erlöschen begriffen; die zur Eröffnung gelangenden Lokalbahnen erschliessen neue Verkehrsgebiete; die Zuckerkrise kann in der Hauptsache als überwunden betrachtet werden. Industrie und Handel bewegen sich in den meisten Kronländern in aufsteigender Richtung, insbesondere werden in Böhmen eine ganze Reihe von neuen Schächten er-

öffnet, wodurch der schon jetzt mächtige Kohlentransport noch eine Steigerung erfahren wird. Ungarn hat durch die Pflege seines Eisenbahnwesens einen ungeahnten Aufschwung genommen, welcher sich bei den bevorstehenden Millenniumsfeierlichkeiten in grossartiger Weise zeigen wird. Die Lokomotiv- und Wagenfabriken sind mit Aufträgen vom In- und Auslande, besonders aus Russland und den Balkanstaaten überhäuft. Endlich wird auch die Tarifreform der Oesterreichischen Staatsbahnen, welcher die Privatbahnen wohl folgen müssen, eine erspriesslichere Zoll- und Handelspolitik unterstützen, sowie das finanzielle Gleichgewicht nicht nur im Staats-, sondern auch im Eisenbahnwesen befestigen und erhöhte Einnahmen, unbeschadet der volkswirthschaftlichen Erfordernisse bewirken. Mögen alle diese Erwartungen im neuen Jahre ihre Erfüllung finden!

Die Handhabung der Staatsaufsicht bei Eisenbahn-Aktiengesellschaften durch die landesfürstlichen Kommissäre.

Infolge einer diesfälligen Anfrage der Böhmischen Statthalterei hat das K. K. Handelsministerium einen auch den übrigen Landeschefs mitgetheilten Erlass vom 12. Dezember 1895 herausgegeben. In demselben wird eingangs bemerkt, dass für die landesfürstlichen Kommissäre für Eisenbahngesellschaften, abgesehen von der denselben in ihrer Eigenschaft als Regierungskommissäre im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874 und der den Landesbehörden in demselben Jahre übermittelten Instruktion eine weitere das Aufsichtsrecht derselben näher normirende Instruktion nicht besteht. Es sind daher für die Handhabung der Staatsaufsicht durch die landesfürstlichen Kommissäre bei den Eisenbahn-Aktiengesellschaften im allgemeinen die Normen des § 22 des Kaiserlichen Patentes vom 26. November 1852 (Eisenbahn-Konzessionsgesetz), sowie die Bestimmungen der betreffenden Eisenbahn-Konzessionsurkunden und der Gesellschaftsstatuten maassgebend. Demzufolge haben die genannten Funktionäre vor allem im Sinne der gedachten Bestimmung des Kaiserlichen Patentes darauf zu sehen, dass die Bahngesellschaften die Grenzen der ihnen durch die allgemeinen Gesetze, sowie durch die Konzessionsurkunde und die sonstigen bestehenden Anordnungen eingeräumten Befugnisse und die Bestimmungen der genehmigten Gesellschaftsregel nicht überschreiten. Hinsichtlich jener Bahngesellschaften, bei welchen der Staat infolge von Garantie- oder Subventionsgewährung finanziell betheiligt ist, wird die landesfürstlichen Kommissäre überdies die über den oben bezeichneten, denselben auf Grund des Vereinsgesetzes vom Jahre 1852 zustehenden Wirkungskreis hinausgehende Obliegenheit treffen, ihr Augenmerk auch auf alle jene Angelegenheiten zu richten, welche das Interesse des Staatsschatzes irgend wie berühren könnten, wozu insbesondere die auf die Uebernahme finanzieller Leistungen durch die Gesellschaft abzielenden Beschlüsse und Verfügungen derselben zu zählen sind. Zum Zwecke der wirksamen Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes ist dem landesfürstlichen Kommissar nach den einschlägigen Konzessionsurkunden und den Gesellschaftsstatuten ausdrücklich das Recht eingeräumt, den Verhandlungen des Verwaltungsrathes, eventuell auch der von demselben bestellten Komitees, sowie der Generalversammlung, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und allfällige Beschlüsse und Verfügungen, welche derselbe als den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufend, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheilig erachtet, zu sistiren. Bei den vom Staate subventionirten Bahngesellschaften ist dem landesfürstlichen Kommissär überdies nach Maassgabe der Konzession und der Statuten in der Regel das Recht gewahrt, solche Beschlüsse und Verfügungen der gesellschaftlichen Verwaltung, respektive der Generalversammlung zu sistiren, welche ihm gegen die aus der Betheiligung des Staatsschatzes an dem Unternehmen entspringenden finanziellen Interessen des Staates zu verstossen scheinen, in welchem Falle er jedoch sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen hat. Im Interesse der erfolgreichen Handhabung der Staatsaufsicht liegt es endlich auch, dass der landesfürstliche Kommissär sich über alle laufenden Angelegenheiten der Gesellschaft, von welchen er durch die Theilnahme an den oben gedachten Sitzungen und Versammlungen keine Kenntniss erhält, informirt, damit er in die Lage kommt, über wichtige und dringliche Gegenstände, sofern dieselben nicht schon auf andere Weise zur Kenntniss der Aufsichtsbehörde gelangt sind, sowie in zweifelhaften Fällen unverzüglich im kürzesten Wege an das Handelsministerium zu berichten, beziehungsweise die Entscheidung der kompetenten Behörde einzuholen.

Revision des Ungarischen Lokalbahngesetzes.

An einer diesfälligen, dem Reichstage vorzulegenden Gesetzesvorlage wird im Königlich Ungarischen Handelsministerium gearbeitet. Um auch die einschlägigen Erfahrungen auf dem Gebiete des ausländischen Lokalbahnwesens kennen zu lernen, wurde vorerst seitens des Handelsministers v. Daniel der Ministerialrath v. Mándy für diese Studienreise designirt, dessen Bericht zur Grundlage des beabsichtigten Gesetzentwurfes über die Eisenbahnen niederer Ordnung genommen werden soll. Man ist nämlich auf Grund der mit den Bahnen untergeordneter Bedeutung gemachten Erfahrungen zu der Erkenntniss gelangt, dass die unzulängliche Rentabilität der Ungarischen Lokalbahnen zum grössten Theil der hauptbahnähnlichen Verwaltung seitens der betriebführenden Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der dadurch bedingten hauptbahnmässigen Ausrüstung und Herstellung zuzuschreiben ist. Infolge dessen schreitet man neuestens in immer mehr zunehmendem Maasse zur selbständigen Verwaltung der Lokalbahnen. Obzwar dieses System noch vielfach an den Kinderkrankheiten leidet, so gab es doch so günstige Resultate, dass selbst der Ungarische Handelsminister im Parlament zugeben musste, die selbständige Verwaltung ermögliche eine so billige Herstellung und Betriebführung der Lokalbahnen, wie sie durch die Staatseisenbahn-Verwaltung nicht zu erreichen ist. Da in dieser Richtung selbst grössere Projekte, wie z. B. die selbständige Verwaltung der Torontaler Komitats-Lokalbahnen, dann der Westungarischen (295 km langen) Lokalbahn, unter gleichzeitiger Vereinigung mit der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn geplant werden, so ergab sich die Nothwendigkeit, aus Rücksichten des Staatsinteresses die einschlägigen Verhältnisse in fremden Ländern, wo selbständige Lokalbahnen in grösserem Maasse vorhanden sind, zu studiren. Auch sollen die bisherigen Bestimmungen für die Ertheilung von Vorkonzessionen, da die Bewilligungen zur Vornahme der Vorarbeiten für ein und dieselbe Bahnlinie an verschiedene Bewerber viele Unzukömmlichkeiten nach sich führten, eine Regelung erfahren.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat November 1895.

Bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen kamen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 144; bei den Personenzügen über 20 Minuten 473; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 159; im ganzen 776. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 41.

Der auswärtige Handel der Monarchie in den ersten 11 Monaten des Jahres 1895.

Die hauptsächlichsten Daten des hierüber vom K. K. Handelsamte veröffentlichten Ausweises sind aus folgender Zusammenstellung zu ersehen.

	November		Januar bis November	
	1895	gegen 1894	1895	gegen 1894
	Millionen Gulden			
Ausfuhr	71,4	— 5,1	682,4	— 46,2
Einfuhr	65,5	+ 1,3	670,6	+ 34,7
Mehrausfuhr	5,9	— 6,4	11,8	— 80,9

Die Ausfuhr ist somit während der ersten 11 Monate um 11,8 Millionen Gulden grösser als die Einfuhr, während in dem gleichen Zeitraume des vorigen Jahres ein Aktivum der Handelsbilanz von 92,7 Millionen Gulden ausgewiesen wurde.

Die neuen Schlafwagen Wien-Berlin.

Diese von der Firma Ringhoffer zu Prag gebauten Schlafwagen sind bestimmt, auf der Nordwestbahn den Dienst Wien-Berlin und retour zu versehen; dieselben besitzen 4 Achsen, wodurch ein sehr ruhiger Lauf erzielt wird, und sind auch für Reisende II. Klasse mit Schlafstellen II. Klasse versehen. Der erste Wagen verkehrte Sonnabend, den 28. Dezember 1895 von Wien und am 29. Dezember 1895 von Berlin in den fahrplanmässigen Zügen, und zwar ab Wien 9 Uhr 25 Minuten Abends, ab Berlin 5 Uhr 36 Minuten Nachmittags.

Bahneröffnungen.

Die 62 km lange Linie Párdány-Zsombolya der Torontaler Lokalbahnen wurde mit der Stationen: Jánosföld, Otelek, Oeregfalu, Torontál-Ujvár, Csene, Kécsa, Klári und Uj-Zsombolya, dann mit der Lade- und Haltestelle Kurjócska am 20. Dezember 1895 eröffnet.

Den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren Betriebsleitung in Szegedin.

Personalnachrichten.

Dem Generaldirektionsrath der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Dr. Viktor Röll, wurde der Orden der Eisernen Krone III. Klasse verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mit der Weihnachtswoche ist auch Beruhigung in die Börse eingekehrt; die Kursbesserungen waren zuweilen aber so sprunghaft, wie der vorwöchentliche Kurssturz. Zu dieser ausgiebigen Erholung trugen auch die Deckungs- und Rückkäufe der Berliner Spekulation bei und die Fixirung des Goldkurses in Russland für das ganze Jahr 1896. Es erhöhten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3380), Nordwestbahn (276,75), Elbethalbahn (277,75), Staatsbahn (351), Südbahn (98), Aussig-Teplitzer Bahn (1630), Böhmischen Nordbahn (269), Buschtêhrader Bahn Lit. A. (1385), Buschtêhrader Bahn Lit. B. (507), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (212), Lemberg-Czernowitzer Bahn (287) und Kaschau-Oderberger Bahn (193). Das Anlagebedürfniss suchte insbesondere die besser rentirenden Prioritäten auf. So notiren die 4,5 % der Ungarischen Ostbahn 121, 4 % der Ungarisch-Galizischen 96, 4 % Eisenerz-Vordernberg 97, 4 % Laibach-Stein 97, 4 % Albrechtbahn 97 und 3 % Lokalbahn-Gesellschaft 80. Die starken Januar-Fälligkeiten werden dieses Anlagebedürfniss voraussichtlich noch steigern und weitere Kursbesserungen herbeiführen.

Die Türkischen Eisenbahnen im Jahre 1894/95.

In einer Zeit, in welcher die Blicke Europas auf die Türkei gerichtet sind, wird es von Interesse sein, einen Ueberblick über das Eisenbahnwesen des Türkischen Reichs zu gewinnen. Wir theilen zu diesem Zweck aus dem Berichte des Verwaltungsraths der Türkischen Staatsschuld folgendes mit:

Wie 1893/94 ist die Türkische Regierung auch 1894/95 bei der Absicht geblieben, keine neue Zinsengewähr mehr zu bewilligen, so lange nicht die Einnahmen der gewährleisteten Bahnen genügend sind, um in ausgedehntem Maasse die dem Staatsschatz aus diesem Grunde zufallenden Lasten auszugleichen. Seit 1888 sind folgende Konzessionen bewilligt worden:

Eisenbahnen	Datum des Firmans	Länge Englische Meilen	Vollendet Englische Meilen	Kilometrische Gewähr £	Auf Grund der Gewähr wurden im letzten Jahre gezahlt £	Bemerkungen.
Ismidt-Angora (Anatolische E.)	6. Oktober 1888	312	312	600	199 122	die ganze Bahn von Haidar Pascha bis Angora misst 360 Meilen.
Jaffa-Jerusalem	6. „ 1888	50	50	—	—	im Betriebe.
Salonik-Monastir	27. „ 1890	136	136	572	52 449	desgl.
Mudania-Brussa	22. Februar 1891	26	26	—	—	desgl.
Panderma-Konia und Zweigb.	23. „ 1891	500	—	—	—	Konzession verfallen und durch Alachehr-Karahissar ersetzt.
Beirut-Damaskus-Hauran	13 Juni 1891	132	132	—	—	Reststrecke Damaskus-Beirut (67 Meilen) am 22. Juli 1895 eröffnet.
Samsun-Siwas-Diarbekr	2. Juli 1891	750	—	?	—	noch nicht begonnen.
Akka-Damaskus	8. Oktober 1891	219	—	—	—	nicht ernstlich begonnen.
Dedeagatsch-Salonik und Zweigb.	30. Mai 1892	300	208	620	11 768	Schienen auf 250 Meilen gelegt.
Eskichehr-Konia (Anatolische E.)	18. Februar 1893	288	108	550	80	ganze Eröffnung 1896.
Angora-Kaisarieh („ „)	13. „ 1893	256	—	704—5	—	Bau noch nicht beschlossen.
Alachehr-Karahissar	4. „ 1893	155	—	754—6	—	Baupläne am 8. August 1895 genehmigt.
Damaskus-Biredjik	22. Mai 1893	380	—	500	—	Baupläne am 2. August 1895 eingereicht.

Während des vom 1. August 1894 bis dahin 1895 verflossenen Berichtsjahres wurden 383 Meilen neuer Bahnen dem Betriebe übergeben; es steht zu erwarten, dass die gegenwärtig im Bau begriffenen Linien der Gesellschaft Salonik-Dedeagatsch und der Anatolischen Bahn vor Ablauf des Jahres 1895 vollständig dem Betriebe übergeben sein werden.

Die Eisenbahn Beirut-Damaskus-Hauran ist vollständig fertiggestellt und am 22. Juli 1895 von der Regierung vorläufig abgenommen worden. Die Gesellschaft Salonik-Dedeagatsch hat am meisten Thatkraft beim Bau entwickelt; sie hat im Laufe des Jahres 333 km vollendet und ausserdem auf 67 km die Schienen gelegt. Die Linie wird voraussichtlich vor Ende des laufenden Jahres vollendet sein; die Gesammtlänge beträgt 509 km oder etwa 313 Meilen. Auf der Linie Eskichehr-Konia sind die ersten 188 km vollendet, am 23. Juli 1895 vorläufig abgenommen und gegenwärtig im Betriebe; die ganze Linie wird voraussichtlich vor Ende des laufenden Jahres beendet sein. Die Frage, betreffend die kilometrische Gewähr für die Linie Angora-Kaisarieh ist noch nicht gelöst und man scheint eine Lösung nicht eilig zu haben. Auf Verlangen des Sultans hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Vorarbeiten für die Verlängerung dieser Linie von Kaisarieh nach Bagdad anfertigen lassen und dem Sultan einen Bericht erstattet; er hat ihr für diese Vorarbeiten 5 000 Türkische Pfund gezahlt, doch scheint man noch nicht an den Bau dieser Bahn zu denken.

Der Konzessionsinhaber der Linie Akka Damaskus hat eine Fristverlängerung für die Vollendung der Bauarbeiten sowie eine kilometrische Gewähr von 10 000 Frcs. nebst 6 % Bauzinsen nachgesucht; die Fristverlängerung wurde bewilligt, das andere Gesuch dagegen abgelehnt. Die endgültigen Pläne der Linie Alachehr-Karahissar sind von der Regierung am 8. August 1895 genehmigt und die Ausschreiben für die Bauvergebung der verschiedenen Strecken seitdem erlassen.

Das letzte Jahr war den Eisenbahngesellschaften nicht günstig. Die niedrigen Preise, die schwachen Ernten, die Hungersnoth und die Cholera waren ebenso viele Ursachen, um den Verkehr der Eisenbahnen zu beeinträchtigen; sie sind nicht weniger verderblich für die Finanzen der Regierung gewesen. Die für die Einnahmegewähr der Eisenbahnen bestimmten Zehnten wurden erheblich herabgemindert, sodass die aus dieser Gewähr erwachsenen Lasten doppelt lästig wurden. So wurde die kilometrische Einnahme der Anatolischen Eisenbahn, die sich im Jahre 1893 auf 7 054 Frcs. belief, im Jahre 1894 auf 5 616 Frcs. herabgedrückt und der auf Grund der Einnahmegewähr zu zahlende Betrag erhöhte sich infolge dessen von 164 934 auf 199 122 £.

Am 1./13. August 1895 waren in der Türkei im ganzen 2 146,90 englische Meilen Eisenbahnen im Betriebe; davon entfielen 594,30 Meilen auf die Strecken Konstantinopel-Adrianopel-Mustafa Pascha (222), Salonik-Uesküb-Mitrowitza (227), Dedeagatsch-Adrianopel (92,50) und Uesküb-Zibeftche (52,80) der Orientalischen Eisenbahnen, 324 Meilen auf die Linie Smyrna-Dinar nebst Zweigbahnen der Gesellschaft Smyrna-Aïdin, 165 Meilen auf die Linie Smyrna-Alachehr nebst Zweigbahn der Gesellschaft Smyrna-Cassaba, 26 Meilen auf die Eisenbahn Mudania-Brussa, 40 Meilen auf die Eisenbahn Mersina-Adana, 53,60 Meilen auf die Eisenbahn Jaffa-Jerusalem, 136 Meilen auf die Eisenbahn Salonik-Monastir, 360 Meilen auf die Linie Haidar Pascha-Angora der Anatolischen Eisenbahn, 132 Meilen auf die Linie Beirut-Damaskus-Hauran der Syrischen Eisenbahn, 108 Meilen auf die Linie Eskichehr-Afiun-Karahissar der Anatolischen Eisenbahn und 208 Meilen auf die Eisenbahn Salonik-Dedeagatsch nebst Zweigbahnen.

Aus Belgien.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Durch Königlichen Erlass vom 27. November 1895 hat die Gesellschaft die Konzession für eine Nebenbahn von Braine l'Alleud nach Wavre erhalten. Der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit einer Summe von 554 000 Frcs. und entledigt

sich dieser Verpflichtung durch 90jährliche Theilzahlungen von 18559 Frcs.

Die Gesellschaft hat ferner die Konzession für eine Ausdehnung der Nebenbahn Clavier-Comblain au Pont auf dem Gebiet der Gemeinde Comblain au Pont erhalten.

Die Gesellschaft ist schliesslich ermächtigt worden, den Betrieb der Nebenbahn Eghezée-Saint Denis Bovesse an die Nordbahn-Gesellschaft zu verpachten. Die Pachtgesellschaft erhält bei einer jährlichen kilometrischen Betriebseinnahme von höchstens 5000 Frcs. 62 % dieser Einnahme als Betriebsvergütung; diese Vergütung ermässigt sich bei einer höheren Einnahme auf $62 - \left(\frac{R - 5000}{1000}\right)$ %, wobei R die kilometrische Betriebseinnahme bedeutet. Der Betriebsvertrag erreicht sein Ende, sobald eine Nebenbahnlinie zwischen Saint Denis und der Nebenbahn Namur-Onoz hergestellt sein wird.

Todtenschau.

Auguste de Laveleye, der älteste Sohn des Begründers und seit 1851 erster Mitarbeiter des „Moniteur des intérêts matériels", ist im Alter von 58 Jahren verstorben. Als die Belgische Regierung im Jahre 1885 beschloss, das fünfzigjährige Bestehen der Eisenbahnen in Belgien zu feiern, berief sie in den zu diesem Zweck gebildeten Ausschuss auch Aug. de Laveleye, den Sohn des Geschichtsschreibers der Belgischen Eisenbahnen, der selbst Verfasser bedeutender Werke über Eisenbahnwesen war, und übertrug ihm das Amt als Generalsekretär dieses Ausschusses. Von diesem Ausschuss ging bekanntlich der erste internationale Eisenbahnkongress aus und seit 1885 war A. de Laveleye Mitglied des internationalen Ausschusses; er versah das Amt als Generalsekretär bei den Tagungen in Brüssel, Mailand, Paris, St. Petersburg und London, und dort wurde ihm das Amt wieder übertragen.

Aus Spanien.

Der grosse Eisenbahnkrieg.

In Nr. 91 S. 815 d. Ztg. haben wir nach dem „Journal des transports" eine Geschichte dieses Krieges mitgetheilt, in der die Madrid-Saragossa-Alicante Eisenbahngesellschaft als der Sündenbock, die Nordbahn dagegen als das unschuldige Lamm hingestellt wurde. Die unabhängige Spanische Zeitschrift „Los transportes ferreos" in Barcelona beeilte sich, eine Erwiderung zu bringen, in der das Verhältniss umgekehrt wurde. Wir würden auf eine Wiedergabe dieser Darstellung verzichten, wenn nicht darin einige neue Thatsachen zur Beurtheilung des Falles mitgetheilt wären; diese wollen wir auszugsweise im folgenden wiedergeben:

Die Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich betrieb ruhig ihre Linien Tarragona-Barcelona über Villafranca, sowie Barcelona-Französische Grenze über Granollers und Mataro, als Don Francisco Guma einen Gedanken hatte, aus dem die jetzt sich entwickelnde Umwälzung des Spanischen Eisenbahnnetzes entsprossen ist, nämlich eine direkte Bahn von Barcelona über Villanueva y Geltru, Reus und Mora nach Madrid zu bauen. Diese neue Linie war der alten Tarragonalinie fast parallel; als sie daher Reus erreicht hatte, begann der Wettbewerb zwischen der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich und der neuen Bahn. Das Ergebniss war der Zusammenbruch der direkten Bahn Barcelona-Madrid und deren Verschmelzung mit der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich. Auch die Gesellschaft Almansa-Valencia-Tarragona hatte die Strecke Barcelona-Reus zu erwerben gewünscht, weil sie ihr nach Herstellung einer kurzen Anschlussstrecke gestattet hätte, mit ihren eigenen Schienen Barcelona zu erreichen, ohne zwischen Tarragona und Barcelona von der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich abhängig zu sein. Letztere kam ihr aber zuvor und war so, während sie zunächst kaum an Ausdehnungen gedacht hatte, durch die Macht der Umstände und um einen grösseren Schaden zu vermeiden, zum Eigenthümer der zwischen Barcelona und Reus ausgebauten direkten Bahn Barcelona-Madrid geworden.

Das geschah zu einer Zeit, als die Nordbahn noch allmächtig war und, nachdem sie sich die Linien Alar-Santander, Tudela-Bilbao, Alsasua-Saragossa-Barcelona, nach Huesca, nach Barbastro, von Asturien, Galicien und Leon, ferner Lerida-Reus-Tarragona, Villalba-Segovia, nach San Juan de las Abadesas, nach Caldas de Montbuy und nach Canfranc angeeignet hatte, mit dem Plane umging, sich fast ganz das Monopol der Spanischen Eisenbahnen zu verschaffen. Sie besass noch nicht die Linien Almansa-Valencia-Tarragona, Carcagente-Denia, Jativa-Alcoy und Valencia-Utiel; aber sie hatte bereits ihre Blicke darauf gerichtet. Wer hätte auch der Nordbahn, dem riesigen Herrn und Meister der Spanischen Eisenbahnen, zu widerstehen gewagt?

Die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich besass damals nur eine einzige gebaute Strecke der direkten Bahn Barcelona-Madrid und nicht die ganze Linie; da aber diese Bahn nicht dazu vorbereitet war, in dem damaligen Endpunkt Reus zu endigen, sondern weiter zu gehen, so brachte sie natürlich nicht das ein, was sie einbringen musste. Man musste also daran denken, den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich sah voraus, was sich ereignen würde, wenn ihre Linie Saragossa erreichen würde, und suchte mehrmals sich mit der Nordbahn ins Einvernehmen zu setzen, um ein Abkommen zu erzielen, das sie der Nothwendigkeit, die Linie bis Saragossa weiterzuführen, überheben sollte. Aber die Nordbahn, der Riese, mit dem sich niemand messen konnte, lieh ihr keine Aufmerksamkeit.

Da es kein Mittel zur Verständigung gab, so musste die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich auf dem beschlossenen Wege vorgehen. Sie erkannte sogleich, dass die Bahn, sobald sie Saragossa erreicht hätte, dort nicht bleiben könne, sondern weitergeführt werden müsse, und dass ihre natürliche Verlängerung unter Aufgabe von Madrid als Endpunkt im Mittelpunkt Kastiliens liege, indem sie den von den Linien Madrid-Miranda und Castejon-Saragossa-Madrid gebildeten Kreis durchschneidet. Als die Nordbahn sah, dass die Sache ernsthaft werde, da die Linie bereits Marsa Falset und Mora erreichte, bot sie der Gesellschaft Tarragona-Frankreich, der es an Baumitteln fehlte, ihren Schutz an gegen das Versprechen der Verschmelzung und der Aufgabe der Linie Valladolid-Ariza. Die Nordbahn wahrte also ihre Interessen und erdrückte die fast besiegte Gesellschaft Tarragona-Frankreich, die keinen Ausweg aus ihrer bedrohten Lage fand.

Das Abkommen ging seinem Abschluss entgegen; die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante kannte den zu Uebergriffen geneigten Geist der Nordbahn, sie begriff, dass diese ohne Rücksicht auf die Bedingungen die Linie Almansa-Valencia-Tarragona erwerben, die Eisenbahn Madrid-Saragossa in einen Kreis einschliessen und sich damit zum Herrn und Schiedsrichter über den Verkehr und das Bestehen der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante machen würde. Um diesem Schicksal zu entgehen, schloss diese Gesellschaft den Vertrag mit der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich.

Pyrenäenbahn.

Nach „El Agente Ferroviario Espagnol" in Valencia hat sich mit einem Kapital von 16 Millionen Francs eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Lerida und Frankreich durch das Noguera Pallaresathal gebildet. Die Bahn, von der 156 km auf Spanischem Gebiet liegen, soll durch einen in den Salauberg zu bohrenden internationalen Tunnel in Frankreich eindringen und sich gemäss dem Spanisch-Französischen Vertrage vom 15. Februar 1885 (bestätigt am 30. April 1894) in Saint Girons an das Französische Bahnnetz anschliessen. Die Spanische Regierung soll sich durch eine Beihilfe von 60000 Frcs. für 1 km sowie durch einen während der ersten zehn Betriebsjahre in jährlichen Theilzahlungen zu erstattenden Vorschuss von 40000 Frcs. für 1 km am Bau der Bahn betheiligen; die Kosten für den Tunnel sollen von der Französischen und Spanischen Regierung zu gleichen Theilen getragen werden. Zur Ergänzung des Gesellschaftskapitals ist eine Ausgabe von 12000 Antheilscheinen von je 500 Frcs. eröffnet; darauf sind 15 % sofort, 15 % nach Ertheilung der Konzession und 70 % in sieben gleichen Theilen in Zwischenräumen von wenigstens drei Monaten zu entrichten. Die Gesellschaft beabsichtigt ausserdem, 30000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. auszugeben, um den Bau bis zum internationalen Tunnel fertigstellen zu können.

Betriebseröffnungen.

1. Die von der Bergbau- und Hüttengesellschaft von Penarroya gebaute Eisenbahn von Penarroya nach Fuente del Arco ist am 25. August 1895 eröffnet worden. Diese 69 km lange Bahn ist aus Gesellschaftsmitteln hergestellt worden, um die Beförderungskosten für die Bleierze zu ermässigen und um den Verkehr zwischen den Provinzen Cordova und Badajoz zu entwickeln.

2. Die Rio Tinto-Gesellschaft hat die bereits seit 1874 im Betriebe befindliche Eisenbahn von dem Bergwerk Rio Tinto nach Huelva im Oktober 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Konzession.

Zum 15. November 1895 war die Vergebung der Konzession für die mit Lokomotiven und Pferden zu betreibende Strassenbahn von Madrid nach Colmenar Viejo nebst Zweigbahn nach Chamartin de la Rosa vom Ministerium de Fomento ausgeschrieben.

Aus Afrika.

Algerien.

Der Abgeordnete für Constantine hat sich beim Minister der öffentlichen Arbeiten erkundigt, wie weit die vorbereitenden Schritte zur Gemeinnützigkeitserklärung der Eisenbahnen Biskra-Wargla und Berruaghia-Boghari gediehen seien, und darauf am 27. November 1895 vom Minister Guyot-Dessaigne ein Schreiben erhalten, aus dem sich folgendes ergibt: Infolge neuer Verhandlungen mit der Vorbereitungsgesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Biskra nach Wargla nebst Verlängerungen hatte der Minister Dupuy-Dutemps mit dieser Gesellschaft am 27. Oktober 1895 einen neuen Vertragsentwurf über die Konzessionsbedingungen dieser Linie vereinbart. Der jetzige Minister hat diesen Entwurf dem Finanzminister zur Begutachtung mit der Bitte um möglichst baldige Rückgabe überwiesen. Bezüglich der Linie Berruaghia-Boghari hatte der Minister Dupuy-Dutemps anerkannt, dass es nicht erforderlich sei, den von der Westalgerischen Eisenbahngesellschaft aufgestellten Entwurf einer neuen Gemeinnützigkeitsumfrage zu unterwerfen. Der jetzige Minister hat demnach den mit der Direktion der Staatsaufsicht über das Algerische Netz betrauten Generalinspektor der Brücken und Strassen ersucht, den von der Westalgerischen Gesellschaft vorgelegten Entwurf zu prüfen und mit der Gesellschaft in Unterhandlung zu treten besonders wegen Festsetzung der Höchstgrenze des Anlagekapitals.

Die Scheichs und Oasenbewohner des Wed-Rir, des Wed-Suf und der Sahara haben an die Kammer eine Bittschrift, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Biskra nach Wargla, gerichtet.

Der Haushaltsausschuss der Kammer hat im Voranschlag für 1896 die Baumittel für die Verlängerung der Eisenbahn Arzew-Saïda bis Djenien bu Rezg, dem am meisten nach Südwesten vorgeschobenen Posten Algeriens, von 1 000 000 auf 800 000 Frcs. herabgesetzt.

Tunesien.

Die Neubaulinie Tunis-Hammamet-Nabeul, welche die Halbinsel des Kap Bon an ihrer Grundlinie durchschneidet und den Busen von Hammamet, sowie das interessante Städtchen Nabeul mit Tunis verbindet, ist am 17. November 1895 feierlich dem Betriebe übergeben worden.

Die Strassenbahnen von Tunis hatten im Betriebsjahre 1894/95 einen Betriebsüberschuss von 144 521 Frcs., der sich nach Deckung der verschiedenen Lasten auf 86 199 Frcs. ermässigte. Das Gesellschaftskapital besteht aus 12 500 Stamm-Antheilscheinen ohne Werthbezeichnung; ausserdem sind 3 333 Stück 5 % Schuldverschreibungen von je 300 Frcs. Nennwerth, von denen bereits 56 getilgt sind, geschaffen. Die Hauptversammlung hat beschlossen, 333 neue 5 % Schuldverschreibungen von je 300 Frcs. zu schaffen, um damit die Baukosten für die Linien nach la Kasbah und dem Hafen, sowie für verschiedene Anlagen zu decken.

Britisch-Südafrika.

Die Direktion der Bechuanaland Eisenbahngesellschaft hat 900 000 £ 5 % hypothekarische Schuldverschreibungen zum Nennwerth zur Zeichnung auflegen lassen; dieser Betrag bildet den Theil einer Gesammtanleihe von 1 300 000 £, die nach vorangegangener halbjähriger Kündigung jederzeit mit 105 % ganz oder theilweise zurückgezahlt werden kann. Die Zinsen sind von der Britischen Südafrika-Gesellschaft auf 20 Jahre, vom 1. November 1895 ab gerechnet, gewährleistet, doch bleibt es der Eisenbahngesellschaft unbenommen, bis 1. November 1899 die Zinsen der Schuldverschreibungen ganz oder theilweise nicht in Baar, sondern durch Vertheilung des noch unbegebenen Theils der Anleihe zu decken. Die Gesellschaft wurde 1893 gebildet, um eine Eisenbahn von Vryburg nach Mafeking und von dort nordwärts über Gaberones und Palapye, die noch beide im Britischen Schutzland Bechuanaland liegen, zu bauen und zu betreiben. Gegenwärtig ist die Bahn bis Mafeking im Betriebe und man beabsichtigt nun, sie bis Gaberones und Palapye weiterzuführen. Nach Eröffnung der Gaberoneslinie erhält die Eisenbahngesellschaft 10 Jahre lang von der Britischen Regierung eine jährliche Beihilfe von 10 000 £ und ausserdem von der Britischen Südafrika-Gesellschaft während der gleichen Zeit eine jährliche Beihilfe von 5 000 £; diese Beihilfen verdoppeln sich, wenn die Bahn Palapye erreicht, sodass die Gesellschaft alsdann, abgesehen von ihren Betriebseinnahmen, über jährlich 30 000 £ verfügt. Die Britische Südafrika-Gesellschaft hat die erforderlichen Summen für den Bau der Mafekinglinie vorgestreckt, indem sie dafür 6 % von der Eisenbahngesellschaft ausgegebene Schuldverschreibungen erhielt; diese werden gegen einen gleichen Betrag der neuen 5 % hypothekarischen Schuldverschreibungen umgetauscht. Die neue Anleihe wird durch die Gesammtunternehmung der Eisenbahn, einschliesslich der genannten Beihilfen sowie der überwiesenen 8 000 Geviertmeilen Landes sammt Bergbaugerechtsamen in der Kronkolonie Bechuanaland sichergestellt.

Réunion.

In dem Kammerbericht über die Eisenbahn und den Haushalt von la Réunion wird auseinandergesetzt, dass der Mangel an Festigkeit des Unterbaues der Eisenbahn durch das wildbachartige Wesen der kleinen Flüsse, die vom Gebirgsstock der Insel kommend sich in selbstgegrabenen Betten zum Meere stürzen und häufig ihre Richtung ändern, veranlasst wird. Die hohen Kosten für die Unterhaltung des Hafens haben darin ihren Grund, dass unaufhörliche Baggerungen des Schwemmsandes, der nach jeder Fluth den Eingang versperrt, erforderlich sind.

Aus Asien.

Türkei.

Nach dem Hauptversammlungsberichte vom 24. September 1895 hatte die Smyrna-Aïdin Eisenbahn (322,5 Englische Meilen) im 1. Halbjahr 1895 (I/1894) eine Einnahme von 106 187 (115 896) £, eine Ausgabe von 61 717 (64 982) £ und einen Ueberschuss von 44 470 (50 914) £, der sich durch 6 752 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 26 £ Zinsen auf 51 249 £ erhöhte. Die Lasten erforderten dagegen 63 760 £ an Zinsen und 1 403 £ zur Tilgung der Schuldverschreibungen, ferner 87 £ an Steuern, Bank- und Wechselkosten. Das Sinken der Preise und die Verminderung der Ausfuhr haben sich während des ganzen Halbjahres fühlbar gemacht und alle Kleinasiatischen Bahnen haben deren Wirkung erfahren. Die Ernte des laufenden Sommers scheint sowohl an Güte als auch an Menge eine gute Mittelernte zu sein, doch hat die Ausfuhr erst im Oktober begonnen; immerhin ist der Verkehr im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres in den ersten Wochen des 2. Halbjahres 1895 bereits bedeutend gestiegen.

China.

Nach einer Drahtmeldung von „Reuter's Büreau" aus Peking von Anfang Dezember 1895 ist ein Kaiserlicher Erlass veröffentlicht worden, durch den die Erbauung einer zweigeleisigen Eisenbahn zwischen Peking und Tientsin (72 Englische Meilen) angeordnet wird. Die Kosten sind auf 3 Millionen Taëls veranschlagt.

Aus Mittelamerika.

Mexiko.

In der bei Eröffnung des Kongresses verlesenen Botschaft machte der Präsident der Republik u. a. folgende Angaben über das Eisenbahnwesen: Fast alle Hauptlinien sind gegenwärtig vollendet, und die Gesellschaften beschäftigen sich eifrig mit dem Bau der Verlängerungen; seit April d. J. wurden 74 km Neubaulinien in Betrieb gesetzt und zwar 67 km von der Internationalbahn und 7 km von der Cuernavaca Eisenbahn. Die Centralbahn hat von Aguascalientes eine Zweigbahn nach einer bedeutenden Schmelzhütte, ferner von Chihuahua eine Abzweigung nach der Fabrik der Hüttengesellschaft und eine zweite nach der Schmelzhütte von San Felipe gebaut. Die Mexikanische Eisenbahn hat auf der Linie von Mexiko nach Veracruz den Ersatz der eisernen Schienen und Schwellen durch solche aus Stahl beendet. Die Interozeanische Bahn hat auf den meisten Linien, und besonders auf der Moreloslinie die ihr auferlegten Ausbesserungsarbeiten begonnen. Die Mexikanische Nationalbahn hat ihre vorläufigen Brücken durch endgültige Bauten ersetzt. Auf der Hidalgo Eisenbahn ist der Betrieb, der ausschliesslich durch Mexikanische Bediensteten erfolgt, fortgesetzt sehr befriedigend; diese Gesellschaft hat die auf dem linken Ufer des Trockenlegungskanals von der Abzweigung aus der Hidalgolinie bis Tequisquiac gebaute Bahn, sowie die Zweigbahnen nach Zumpango und La Ladrillera gepachtet, sie hat sich ausserdem verpflichtet, die Trockenlegung bei einer Ermässigung der verabredeten Sätze um 50 % auszuführen. Die Nationalbahn des Isthmus von Tehuantepec, die von der Regierung betrieben wird, ist in guter Ordnung erhalten worden; die Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten gehen mit voller Regelmässigkeit vor sich. Das zuständige Departement ist gegenwärtig damit beschäftigt, die Bahn mit den erforderlichen festen und Fahrbetriebsmitteln auszustatten. Das ganze Eisenbahnnetz der Republik umfasste am 1. Oktober 1895 11 184 km.

Die Mexikanische Eisenbahn, die wie im Jahre 1894 aus der Hauptlinie (264 Meilen), sowie den Zweigbahnen Apizaco-Cuebla (29 Meilen) und Ometusco-Pachuca (28 Meilen) bestand, hatte im 1. Halbjahr 1895 (I/1894) aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 99 580 (88 017) £, aus dem Güterverkehr 181 170 (165 208) £ und aus verschiedenen Quellen

45 012 (42 872) ℒ, im ganzen also eine Einnahme von 325 762 (296 097) ℒ. Der Gewinn für das Halbjahr belief sich auf 1,75 %. In den Verkehrstheilungsvertrag bezüglich der aus Europa kommenden Waaren war der Verkehr der aus den Vereinigten Staaten kommenden Güter nicht einbegriffen, aber die vier betheiligten Gesellschaften hatten für diesen Verkehr feste Tarife aufgestellt. Die Durchführung dieser Einrichtung ist nicht befriedigend gewesen; denn die Tarife wurden nicht unbedingt aufrecht erhalten. Man schlug alsdann vor, ein Abkommen für diesen Theil des Verkehrs zu treffen, aber die Central- und die Mexikanische Nationalbahn lehnten die Vorschläge ab; es wurde alsdann diesen Gesellschaften vorgeschlagen, ihrerseits Bedingungen aufzustellen, sie lehnten aber auch dieses ab, und die Verhandlungen zerschlugen sich. Dieser Bruch führte die Kündigung des Abkommens bezüglich der aus Europa kommenden Waaren herbei; die Mexikanische und die Interozeanische Eisenbahn haben alsdann unter sich ein neues, sowohl die Europäischen als auch die Amerikanischen Waaren betreffendes Abkommen geschlossen.

Die Regierung hat dem General Friesbie die Konzession für eine 90—100 km lange elektrische Bahn von Jalapa über Coatepec, Jico und verschiedene andere Kaffeebezirke nach Cordoba oder Orizaba ertheilt.

San Domingo.

Die San Domingo Improvement Company in Newyork hat am 26. August 1895 an ihren Agenten in Brüssel ein Schreiben gerichtet, in dem u. a. über die Centralbahn folgende Angaben gemacht sind: Die Centraldominikanische Eisenbahn, welche die genannte Gesellschaft für Rechnung der Regierung baut, wird bald bis Santiago, der Hauptstadt des Innern und dem Verkehrsmittelpunkt der Hauptgegend für den Anbau von Kaffee, Tabak und Kakao, vollendet sein. Der grosse, 711 Fuss lange Tunnel, welcher die grösste Schwierigkeit der Bauarbeiten bildet, ist fast zur Hälfte fertiggestellt, und man rechnet, die ganze Bahn bis Santiago im Februar oder März 1896 dem Betriebe übergeben zu können. Bevor die Gesellschaft die Bauarbeiten begann, hat sie von gewissen Grosskaufleuten eine feste Bürgschaft erhalten, die der Bahn eine Mindestmenge an Verkehr zu Mindestsätzen zusicherte. Obgleich man eine bedeutendere Gütermenge erwartet, so gewährleistet dieses Abkommen doch schon einen Ertrag, welcher der Regierung für ihren Antheil an den Betriebsreineinnahmen jährlich 150 000 D. Silber verschafft. Dieses Einkommen ist zur Verzinsung und Tilgung der öffentlichen Schuld bestimmt und wird von der Betriebsgesellschaft für diesen Zweck direkt verwendet.

Urtheile.

Enteignungsentschädigung. Kapitalisirung des Reinertrags zu 4 % bei Bestimmung der Entschädigung. Aus den Entscheidungsgründen: Unzutreffend ist der von den Revisionsklägern erhobene Vorwurf, dass das Oberlandesgericht die §§ 8 und 10 des Enteignungsgesetzes dadurch verletze, dass es den Werth der enteigneten Wiesentheile durch Kapitalisirung des Reinertrags zu 4 % gefunden habe. Eine Vorschrift, auf welchem Wege der Richter den nach § 8 dem Enteigneten gebührenden vollen Werth des abzuschätzenden Grundstücks zu finden habe, stellt das Gesetz nicht auf und ebenso wenig lässt sich aus § 10 des Enteignungsgesetzes der Satz ableiten, dass der Richter, um seine Schätzung zu begründen, stets auch feststellen müsse, dass der zugesprochene Geldbetrag zur Beschaffung eines gleichartigen Grundstücks hinreichend sei. Indem das Oberlandesgericht erwägt, dass Kapitalien mit 4 % mündelsicher anzulegen seien, und danach den durch die Beweisaufnahme ermittelten Reinertrag des enteigneten Wiesenstücks zu 4 % kapitalisirt, will es ohne Zweifel den Klägern den vollen Werth der enteigneten Fläche und damit zugleich einen Betrag zusprechen, der den Klägern die Möglichkeit gewährt, durch hypothekarische Ausleihung oder in anderer Weise dauernd den gleichen Ertrag zu gewinnen.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. Januar 1895 in Sachen B. und Genossen w. Preussischen Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion — linksrheinische — in Köln].)

Der Anspruch auf Ersatz der Heilungs- und Beerdigungskosten nach § 3 des Haftpflichtgesetzes steht nur den Erben, nicht anderen Angehörigen zu. — Auch das erst nach dem Tode des Getödteten geborene Kind desselben hat Anspruch auf die Haftpflichtentschädigung. Unterscheidung zwischen Einreden, welche in Haftpflichtprozessen, wenn über den Grund des Anspruchs vorab entschieden wird, gegen den Grund geltend zu machen sind, und solchen, die sich gegen die Höhe des Anspruchs richten. Aus den Entscheidungsgründen: 1. Nach § 3 Ziffer 1 des Haftpflichtgesetzes steht der Anspruch auf Ersatz der Heilungs- und Beerdigungskosten, wie sich schon aus dessen Zusammenstellung mit dem durch Erwerbsunfähigkeit oder verminderter Erwerbsfähigkeit dem Getödteten erwachsenen Nachtheil in Satz 1 sowie aus der Gegenüberstellung des Anspruchs der alimentationsberechtigten Angehörigen usw. des Getödteten in Satz 2 der Ziffer 1 ergibt, zunächst nur dem Getödteten und dessen Nachlass zu, seinen Angehörigen also nur insoweit, als sie seine Erben geworden sind. Eger, Haftpflichtgesetz 3. Auflage S. 418, von Weinrich, die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen S. 175, 179, Mandry, der civilrechtliche Inhalt der Reichsgesetze Seite 448. — 2. Zur Begründung dieses Anspruchs genügt schon der Umstand, dass den Klägern infolge des Unfalls vom 14. Januar 1893 der zu ihrem Unterhalte verpflichtete Ehemann und Vater und damit das Recht auf den Unterhalt entzogen war; die Frage, ob und inwieweit der Verstorbene thatsächlich zur Leistung dieses Unterhalts imstande war, berührt nur die Höhe des Anspruchs, wie dies auch der Schlusssatz des angeführten § 3 Ziffer 1: „so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalls der Unterhalt entzogen worden ist“ zum Ausdruck bringt; s. Eger a. a. O. S. 362, 363. — 3. Walter T. war beim Tode seines Vaters bereits erzeugt, damit aber nach § 12 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 1 sein Unterhaltungsanspruch für die Zeit von seiner Geburt an begründet, auch wenn zu dieser Zeit die thatsächliche Verwirklichung dieses Anspruchs nicht mehr möglich war. Die Entschädigungspflicht der Beklagten ist demgemäss an und für sich nach dem angeführten § 3 Ziffer 1 gerade so begründet, wie wenn T. sen. bis zur Geburt des Walter T. fortgelebt hätte. Mandry a. a. O. S. 449, Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band 323 S. 197, Entscheidungen des Reichsgerichts Band 4 S. 105.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. Oktober 1895 in Sachen Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft w. Wittwe T. u. Gen.)

Verschiedenes.

Das Schicksal des Nicaraguakanals.

Als das Unternehmen des Panamakanals zusammenbrach, glaubte man sich mit der Hoffnung trösten zu können, dass damit die Ausführung einer Mittelamerikanischen Schiffsverbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Stillen Meere noch nicht vereitelt sei, dass vielmehr fortan die Aussichten auf eine glückliche Vollendung des Nicaraguakanals an Boden gewonnen hätten. Die Hoffnungen scheinen nach einer Mittheilung in der „Deutschen Bauzeitung“ Nr. 99 vom 11/12. 1895 vergebliche gewesen zu sein, nicht weil die Unternehmer des Nicaraguakanals, wie diejenigen des Panamakanals, zunächst nur darauf bedacht waren, ihr Werk zur Beraubung des getäuschten Publikums auszunutzen, sondern weil sie hinsichtlich des zur Vollendung desselben erforderlichen Kraftaufwandes sich selbst argen Täuschungen überlassen haben.

Schon im Jahre 1893 erfolgte ein Zusammenbruch der ursprünglichen Gesellschaft; jedoch gelang es, im Senat und dem Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Nordamerika ein Gesetz durchzubringen, wonach diese unter Betheiligung der Regierungen von Nicaragua und Costarica die Bildung einer neuen Gesellschaft unter Staatsgarantie ins Werk setzen wollten, nachdem eine dazu bestellte Kommission die Anlage sorgfältig geprüft und die Ausführbarkeit derselben bestätigt habe. Diese aus den Herren Major Ludlow, Schiffskommandeur Endicott und Ingenieur Alfred Noble zusammengesetzte Kommission hat inzwischen ihre Aufgabe erfüllt und nunmehr Bericht erstattet. Die Ausführbarkeit des Kanals unterliegt demnach keinem Zweifel, aber zur Vollendung desselben ist nach überschläglicher Schätzung noch eine Summe von 130 Millionen Dollar (480 Millionen Mark) erforderlich. Eine genaue Ermittelung der Kosten und die sofortige Wiederaufnahme der Arbeiten sind aber unmöglich, weil die Vermessungen, auf Grund welcher die Arbeiten begonnen worden sind, sich als vollkommen falsch herausgestellt haben. Es würde zunächst erforderlich sein, von zuverlässigen Sachverständigen vollständig neue Vorarbeiten anfertigen zu lassen, wozu eine Summe von 350 000 Dollar nothwendig wäre.

Es ist wenig wahrscheinlich, dass die Vereinigten Staaten unter solchen Umständen geneigt sein sollten, sich noch weiter der Vollendung des Werkes anzunehmen — noch weniger wahrscheinlich, dass es gelingen sollte, abermals eine Gesellschaft zustande zu bringen, welche versuchen sollte, das erstrebte Ziel ohne Staatshilfe zu erreichen. Damit dürfte das Schicksal des Nicaraguakanals und der Verlust aller für denselben bisher verwendeten Geldmittel besiegelt sein.

Fahrbarer Krahn in der Personenhalle der Viktoriastation in Manchester.

Infolge der zahlreichen Geleise und Bahnsteige, welche die Personenhalle der Viktoriastation in Manchester besitzt, war die Beförderung des Gepäckes der Reisenden in der Ebene der Bahnsteige von jeher sehr umständlich und zeitraubend. Dem ist nunmehr durch die ebenso einfache als originelle Anordnung des Chefingenieurs der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn, Mr. Aspinall, abgeholfen worden, der auf den Gedanken kam, die Beförderung der Gepäckstücke auf dem kürzesten Weg über die Köpfe der Reisenden hinweg mittelst eines fahrbaren Krahnes besorgen zu lassen. Zu diesem Zwecke wurde ein Geleise an den eisernen Bögen des Dachstuhles der Personenhalle hängend angebracht, welches die Geleise der Halle in senkrechter Richtung übersetzt. Auf diesem Geleise läuft ein mit einem elektrischen Motor und einem Sitze für einen Begleiter versehener leichter Wagen, welcher, an einer Winde mit Ketten befestigt, den zur Aufnahme der Gepäckstücke bestimmten Karren trägt, der somit nach Bedarf herabgelassen oder hinaufgewunden werden kann. Dieser mit 4 Rädern versehene Karren wird auf dem Bahnsteig entlang des Zuges geführt, nimmt rasch das Gepäck der Reisenden auf, wird sodann wieder an den Ketten befestigt, von dem Begleiter mittelst des elektrischen Motors emporgewunden und zu dem bestimmten Zuge geführt. Die Beförderung des Reisegepäckes geschieht auf diese Weise einfacher, rascher und wohlfeiler als bisher; die Eisenbahngesellschaft beabsichtigt dieses System auch auf anderen Stationen in Anwendung zu bringen.

Inhalt:

Die Entwickelung des Lokalbahnwesens im Königreich Bayern und der Entwurf eines neuen Bayerischen Lokalbahngesetzes.
Die Bodensee-Gürtelbahn im Württembergischen Landtage.
Vereinsmittheilungen:
Nachtrag III zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Rückblick auf das Jahr 1895.
Die Handhabung der Staatsaufsicht bei Eisenbahn-Aktiengesellschaften durch die landesfürstlichen Kommissäre.
Revision des Ungarischen Lokalbahngesetzes.
Zugverspätungen in Oesterreich im November 1895.
Der auswärtige Handel der Monarchie in den ersten 11 Monaten des Jahres 1895.
Die neuen Schlafwagen Wien-Berlin.
Bahneröffnungen.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Die Türkischen Eisenbahnen im Jahre 1894/95.
Aus Belgien:
Nationale Nebenbahngesellschaft.
Todtenschau.
Aus Spanien:
Der grosse Eisenbahnkrieg.
Pyrenäenbahn.
Betriebseröffnungen.
Konzession.
Aus Afrika:
Algerien. Tunesien.
Britisch-Südafrika. Réunion.
Aus Asien:
Türkei. China.
Aus Mittelamerika:
Mexiko. San Domingo.
Urtheile.
Verschiedenes:
Das Schicksal des Nicaraguakanals.
Fahrbarer Krahn in der Personenhalle der Viktoriastation in Manchester.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung für den Verkehr zwischen Nordhausen und Schöna wird auf 307 km berichtigt.

Erfurt, den 27. Dezember 1895. (41J)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1896 tritt der Nachtrag 24 zum Gütertarif vom 1. November 1891 in Kraft, welcher Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und für Dachschiefer enthält.

Der Nachtrag ist von den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Hannover, den 30. Dezember 1895. (42)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den Sächsischen Staatsbahnen. Mit dem 5. Januar 1896 treten für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach Station E i n s i e d e l der Sächsischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 30. Dezember 1895. (43)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 1. Januar d. J. tritt mit dem 1. Januar 1896 ein bis zum 30. September bezw. 31. Dezember 1896 geltender neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen zu Lübeck und Hamburg kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 28. Dezember 1895. (44)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutscher Verbands-Gütertarif. Mit dem 10. Januar 1896 wird S i g m a r i n g e n d o r f in den Ausnahmetarif 3 für Eisen und Stahl etc. aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 27. Dezember 1895 (45)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ermässigung der Frachtsätze des Güterverkehrs mit den Stationen Langewiesen, Gehren, Neustadt-Gillersdorf und Grossbreitenbach der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1896 treten für die Stationen Langewiesen, Gehren, Neustadt-Gillersdorf und Grossbreitenbach der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn anderweite, ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die Güter- und Eilgutabfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 30. Dezember 1895. (46J)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juli 1891. Der erhöhte Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 7 für getrocknete Malztrebern in Wagenladungen von 10000 kg München C. B.-Basel mit 1,70 Frcs. für 100 kg tritt erst mit Gültigkeit ab 6. Februar 1896 in Kraft und bleibt bis zu diesem Zeitpunkte der bisherige Frachtsatz von 1,55 Frcs. noch in Wirksamkeit.

München, im Dezember 1895. (47)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Theil II, Heft 1, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Rheinland-Westfalen-Ostschweiz) tritt am 1. Februar 1896 der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue und zwar theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Aachen, Aachen-Kölnthor, Eupen, Herbesthal und Rothe Erde, Einbeziehung mehrerer Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn (Schweizerische Nordostbahn), neue (theilweise ermässigte) Frachtsätze für den Verkehr mit Rapperswil, neue Frachtsätze für den Verkehr mit Köln-Ehrenfeld, Köln Eilgutabfertigung, Köln-Gereon und Köln-Süd, Aufnahme der Station Emmerich und der Tössthalbahnstationen Bauma, Grüze und Turbenthal in den Ausnahmetarif Nr. 6a für Metalle etc. als Frachtstückgut und Einführung eines neuen Ausnahmetarifes Nr. 29 für Schwemmsteine. — Soweit der Nachtrag Frachterhöhungen bringt, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschl. 30. April 1896 in Kraft.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1895. (48)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarifheft 9 (Badisch-Hessischer Verkehr) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält neben Ergänzungen der Vorbemerkungen und einigen Berichtigungen des Tarifhefts Entfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogene Station Wendelsheim der Hessischen Ludwigsbahn, ferner Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und gewissen linksrheinischen Hessischen Stationen, gültig während der Einstellung des Trajekts zwischen Worms und Rosengarten und endlich Ausnahmefrachtsätze für gewisse Dungmittel (Ausnahmetarif Nr. 3) im Verkehr

zwischen Station Mannheim und den linksrheinischen Hessischen Stationen.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1895. (49)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 tritt ein neuer Verbands-Gütertarif in Kraft, durch welchen folgende Gütertarife nebst Nachträgen aufgehoben werden:

1. der Tarif für den Hamburg Mecklenburgischen Eisenbahnverband vom 1. Oktober 1890;
2. der Tarif für den Mecklenburgischen Eisenbahnverband vom 1. August 1890 bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz- und der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn;
3. der Tarif der Parchim-Ludwigsluster, Mecklenburgischen Süd- und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn;
4. der Tarif für den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband vom 1. September 1891 bezüglich des Verkehrs zwischen einzelnen Stationen der Lübeck-Büchener und der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Ferner gelangen die bisherigen direkten Frachtsätze im Verkehr mit den Ladestellen Charlottenhof i/Meckl., Glashütte und Kayenmühle der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ohne Ersatz zur Aufhebung. Soweit sich hierdurch Frachterhöhungen ergeben, werden die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Februar 1896 gewährt.

Gegenüber den bisherigen Frachtsätzen enthält der neue Tarif in vielen Fällen geringe Ermässigungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 2 genehmigt worden.

Der Tarif kann durch die Verbandsstationen zum Preise von 0,50 *M.* käuflich bezogen werden.

Schwerin, den 30. Dezember 1895. (50)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa - Elbkai. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1896 gelangen für R o h e i s e n s e n d u n g e n von R i e s a - E l b k a i nach Holoubkau, Horowitz, Miröschau, Zbirow und Zditz (für Königshof) direkte Frachtsätze zur Einführung, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 23. Dezember 1895. (51)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft. Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirkung werden die Frachtsätze:

Weinheim-Fellbach b. Cannstatt mit 0,41 *M.*
„ -Gmünd (Schwäbisch) „ 0,50 „
„ -Waiblingen „ 0,42 „
pro 100 kg

in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine etc. aufgenommen.

Stuttgart, den 28. Dezember 1895. (52)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. F r a c h t s ä t z e f ü r d i e B e f ö r d e r u n g v o n C e r e s i n v o n M ä h r. - O s t r a u n a c h A m a n w e i l e r t r a n s i t, N o v é a n t t r a n s i t, A l t - M ü n s t e r o l t r a n s i t u n d D e l l e t r a n s i t m i t d e r B e s t i m m u n g n a c h P a r i s (D o u a n e u n d R e u i l l y) u n d w e i t e r. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, werden für Ceresintransporte von Mähr.-Ostrau, welche mit einem direkt nach Paris (Douane oder Reuilly) oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	bis	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
		pro Frachtbrief und Wagen	
		Francs Gold für 1 000 kg	
A. Für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Douane:			
Mähr.-Ostrau . . .	Amanweiler transit / Novéant „	77,85	61,05
	Alt-Münsterol „	72,80	56,00
	Delle „	72,45	55,65
B. Für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Reuilly:			
Mähr.-Ostrau . . .	Amanweiler transit / Novéant „	77,25	60,45
	Alt-Münsterol „	72,90	56,10
	Delle „	72,50	55,70

Wien, am 28. Dezember 1895. (53)
K.-K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. F r a c h t s ä t z e f ü r d i e B e f ö r d e r u n g v o n G r a p h i t. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, werden für Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg, bezw. 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet und zwar:

Von	nach Givet		Paris (Douane und Reuilly)		Revigny	
	Stationen der Französischen Ostbahn					
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens					
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm					
	Francs Gold für 1 000 kg					
Schwarzbach-Stüben, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	57,70	38,30	59,40	40,20	54,60	35,40

Wien, am 28. Dezember 1895. (54)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1896 treten die Nachträge XIII zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. August 1891 und der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbrikets zwischen Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen und anderer Belgischen Bahnen, sowie der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hombourg der Belgischen Staatsbahn, anderweitige, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aubel, Beyne, Chaineux und Herve der Belgischen Staatsbahn, Aufnahme der Station Forst i. d. Lausitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a. d. Saale, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 A für die Stationen Battice, Beyne, Fléron und Herve der Belgischen Staatsbahn und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hombourg und anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aubel, Beyne, Chaineux und Herve der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarifen 12 und 13.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. Dezember 1895. (55)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1896 treten die Nachträge XV zu den Heften A, 1. und 2. Abtheilung, B und C, sowie der Nachtrag X zum Anhange des Hefts A, der Nachtrag XIV zum Anhange des Hefts B und der Nachtrag XI zum Anhange des Hefts C des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hombourg der Belgischen Staatsbahn, anderweitige, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aubel, Beyne, Chaineux und Herve der Belgischen Staatsbahn, Aufnahme der Station Moll (Raccordement de la Société nationale des chemins de fer vicinaux) in den Ausnahmetarif 7, der Stationen Hombourg, Rocour und Roux in den Ausnahmetarif 8, der Stationen Bütgenbach, Cues-Berncastel, Darscheid, Daun, Montenau, Rheinböllen, Simmern, Traben-Trarbach und Weismes in den Ausnahmetarif 17 und der Station Münsterbusch in den Ausnahmetarif 20, anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife 6, 7, 9, 13, 14, 16, 20 und 23 für Düsseldorf Hafen und der Ausnahmetarife 8 und 9 für die Stationen Aubel, Battice, Beyne, Chaineux, Fléron und Herve der Belgischen Staatsbahn, Aenderungen des Ausnahmetarifs 15, sowie einen neuen Ausnahmetarif 25 für Rüben in Sendungen von 50 000 kg von den Stationen Düren, Eschweiler, Geilenkirchen, Jülich und Stolberg nach St. Trond.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. Dezember 1895. (56)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Februar 1896 wird die Tarifirung des Artikels „Seife" nach dem Ausnahmetarif Nr. 15 des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs Heft 6a im Verkehr mit den Badischen Stationen Bruchsal, Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe Hauptbhf. Mühlbg. Thor und Rangirbhf., Leopoldshöhe und Fahrnau aufgehoben.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1895. (57)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 gelangen im Verkehre zwischen Davidsthal einerseits und Asch B. St. B., Asch Stadt und Rossbach andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, im Dezember 1895. (58)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn tritt am 1. Januar 1896 der Nachtrag V in Kraft.

Darmstadt, den 28. Dezember 1895. (59)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. Januar 1896 werden die Stationen der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen Weinheim-Fürth i/O. und Bickenbach-Seeheim in die Expressguttarife für die direkten Verkehre mit Baden, Württemberg, der Reichsbahn, der Pfalzbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Mannheim-Weinheim Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn einbezogen.

Darmstadt, den 27. Dezember 1895. (60)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Frachtberechnung für Möbelwagen von mehr als 6,5 m Länge auf den Strecken der Französischen Ostbahn. Die Transportgebühren für leere oder beladene Möbelwagen, deren Länge die des Fahrmateriales der Französischen Ostbahn d. i. 6,5 m überragt, und zu deren Beförderung auf den Strecken der Französischen Ostbahn somit zwei Wagen erforderlich sind, werden, auch wenn die Möbelwagen nur auf einem Wagen einer ausserfranzösischen Verwaltung verladen sind, rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der Französischen Ostbahn in der Weise berechnet, dass ausser den im Tariftheil I, Abth. B, des in der Ueberschrift genannten Eisenbahnverbandes unter Artikel 29, f angeführten Gebühren für den Möbelwagen und dessen Ladung noch der im Tariftheil II b, Frachtgut-Spezialtarif Nr. 28, § 1, Artikel 3 für Schutzwagen vorgesehene Zuschlag von 0,15 Frcs. pro Kilometer eingehoben wird.

Wien, am 31. Dezember 1895. (61)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Mehltransporte im Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1896, wird für Mehltransporte bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von:

a) Wien (K. E. B.),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), O-Budafilatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

nach Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und nach Stationen der Französischen Ostbahn, ein Frachtnachlass

ad a) von 22 Centimes beziehungsweise (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 17 Markpfennig pro 100 kg,
ad b) von 13 Centimes beziehungsweise (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 10 Markpfennig pro 100 kg

von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt, und zwar:

Tarif, Theil III, Heft 1 und 2 vom 1. September 1893 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes Tarif Theil III, 1. Heft vom 1. Dezember 1893 beziehungsweise Theil III, 2. Heft vom 1. Oktober 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefduplikate, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind.

Wien, am 28. Dezember 1895. (62)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Direkte Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris. Mit sofortiger Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1896, werden für die Beförderung von Mineralwasser und zwar:

a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen,
b) lose verladen

von Hawran nach Paris (Douane oder Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

a) verpackt		b) lose verladen	
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5 000	10 000	5 000	10 000
Kilogramm pro Frachtbrief auf einen Wagen			
Francs Gold für 1 000 kg			
71,70	65,10	71,15	65.10

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben.

Wien, am 30. Dezember 1895. (63)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

3. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von: a) Achswellen, Radgestelle, Lokomotiv-Tender und Wagenradreifen; b) Lokomotiv-Siederöhren und eiserne Rohre für Gas; c) Spiralfedern und Federstahl; d) Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech und Messingdraht; e) Zinn, Antimon, Zink, Zinkblech und Blei. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Freitag, den 24. Januar 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Am Oberschlesischen Bahnhof Nr. 21/23 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1 *M.* zu a) und je 50 ₰ zu b) bis e) postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 14. Februar 1896.

Breslau, den 26. Dezember 1895. (64)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 3. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Januar 1896.

Inhalt:

Eisenbahn-Zeitfragen: Frachtbegünstigungen.
Die Stellung der Eisenbahnunternehmungen in der Arbeiterschutzgesetzgebung insbesondere über die Sonntagsruhe.
Die Neufassung des § 53 der Verkehrsordnung.
Vereinsmittheilungen:
Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.
Uebergang der Torontaler Vizinalbahnen in den eigenen Betrieb der Torontaler Vizinalbahnen-Aktiengesellschaft.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Betriebsergebnisse im Nov. 1895.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Besteuerung von Gebäuden der Staatsbahnverwaltung.
Sondershausen-Frankenhausen.
Colberger Kleinbahn-Aktienges.
Aschersleben - Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn-A.-G.
Eberswalde - Liebenwalde - Oranienburg.
Oschersleben-Schöninger E.-G.
Frechen-Kerpen.
Haffuferbahn.
Berlin-Rom.
Kleinbahnprojekte.
Allgem. Elektrizitätsgesellschaft.
Deutsche Reichspost- und Telegraphenverwaltung.
Aus der Schweiz:
Simplon-Durchstich.
Gotthardbahn.
Schweizerische Centralbahn.
Centralbahn und Jura-Simplonbahn.
Schweizerische Nordostbahn.
Vereinigte Schweizerbahnen.
Aus Frankreich:
Der Landes-Eisenbahnrath.
Der technische Betriebs-Eisenbahnrath.
Prämien der Lokomotivführer.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Fahrplanbekanntmachungen.
2. Güterverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eisenbahn-Zeitfragen: Frachtbegünstigungen.

Der Inlandverkehr.

Frachtbegünstigungen sind ihrem Wesen nach Durchbrechungen des Gesetzes, dass die Gebührenberechnung einheitlich und gleichartig für alle anzuwenden sei und wirke. In früheren, die Gebührenberechnung behandelnden Arbeiten habe ich den Nachweis zu erbringen versucht, dass bei einer Neuordnung, durch die an Stelle des heute in Geltung befindlichen Tarifschemas ein Gebührenberechnungsplan zur Anwendung gelange, nach welchem die Erhebungen auf Grund des Werthes der zu befördernden Sachen (Selbsteinschätzung, Werthbesteuerung) geregelt werden, die Veranlassungen zu den heute bei jedem Preisrückgange, insbesondere der Massengüter, auftretenden Anträgen um Frachtbegünstigungen, mithin diese Anträge selbst in Wegfall kämen oder doch auf, als solche sich klar kennzeichnende, Nothstandsfälle eingeschränkt würden.

Ich darf diese Darlegungen als bekannt voraussetzen und erwähne nur kurz, dass mit dem Sinken und Heben des Marktpreises der Wagenladungsgüter nach diesem Gebührenberechnungsplane die Fuhrkosten selbstthätig sich vermindern und erhöhen, mithin dahingehende Anträge mit ihren Erhebungen und sonstigen Weiterungen überflüssig würden; ferner, dass Begünstigungen bei Nothständen in Form vorübergehender Ermässigungen des kilometrischen Einheitssatzes, nicht aber in Form von Staffeltarifen zu gewähren sein würden; weil die erste Form als solche und in ihrer Wirkung einfach, klar, übersichtlich, die zweite entgegengesetzt geeigenschaftet, ihre Begründung anfechtbar ist.

Die Durchfuhr-, Einfuhr- und Ausfuhrverkehre für Sachen irgend welcher Art sind, auf ein Staatsgebiet bezogen, allgemein nach den für den Inlandverkehr maassgebenden Grundsätzen zu behandeln, geben indess infolge ihrer Besonderheiten zu den folgenden Erläuterungen Anlass.

Der Durchfuhrverkehr

kann auf Frachtbegünstigungen überhaupt keinen Anspruch erheben und kann von solchen nur die Rede sein, wenn aus freundnachbarlichen Erwägungen einem angrenzenden Gebiete in einer Nothlage geholfen werden soll, und die Rücksichten auf die Verhältnisse des eigenen Landes dies gestatten. Im übrigen hat der Durchfuhrverkehr für die Eisenbahnen lediglich eine eigenwirthschaftliche Bedeutung, muss sich folgeweise als eine Vermehrung der Einnahmen unter Verwendung hierfür bereiter, verfügbarer Betriebsmittel erkennen lassen.

Als volkswirthschaftliche Leistung für das Inland ist dieselbe werthlos, kann unter Umständen die eigenen Verhältnisse schädigend beeinflussen, wenn sie dem Innenbedürfniss die zur Deckung desselben erforderlichen Betriebsmittel entzieht oder fremdländische, den eigenen ähnliche Interessen unterstützt, die nur über die inländischen Bahnen zur Geltung gebracht werden können.

Grundsätzlich sollte der Durchfuhrverkehr derjenigen Eisenbahnlinie zugehören, die ihn infolge ihrer eisenbahngeo-

graphischen Lage zu beanspruchen hat, vorausgesetzt, dass deren Leistung als eine gute bezeichnet werden kann; ist dies nicht der Fall und eine nächst günstig gelegene Linie vorhanden, ist der berechtigte Wettbewerb durch die bessere Leistung, nicht aber durch Frachtunterbietung am Platze. Verkehrstheilungen haben nur einen Sinn zwischen gleichberechtigten und gleichleistungsfähigen Linien.

Der Einfuhrverkehr.

Die Beurtheilung der Frage, ob und wann für Einfuhrzwecke Frachtbegünstigungen zulässig sind, ist überaus einfach und nur durch ausgesprochene Nothstände zu begründen, denen aus eigenen Mitteln des Inlandes nicht abgeholfen werden kann: Missernten, Verarmung der in gewissen Bezirken zusammengedrängten Hausgewerbe, insbesondere der ausschliesslich ausländische Spinnstoffe verarbeitenden Spinner, Weber u. a.

Eigenartig gestaltet sich die Frage, wenn von Frachtbegünstigungen gegen die Einfuhr die Rede ist, man durch das Eingreifen der Eisenbahnen den Einfluss des ausländischen Marktes auf die Preisbildung lähmen oder aufheben will zu Gunsten der diese Maassnahme beanspruchenden Gewerbe oder Gewerke, und zwar auf Kosten der Eisenbahnen.

Es ist dies gleichbedeutend mit der Behinderung oder Beseitigung der ausgleichenden Wirkung des Weltmarktes auf die allgemeine Preisregelung, würde in theoretischer Nacktheit gedacht die Verneinung der eigentlichen Aufgabe der Eisenbahnen sein; diese Ausgleichsbestrebungen zwischen Angebot und Nachfrage zu unterstützen, schliesst sogar die Auffassung nicht aus, dass die Inlandfrachten zu hoch bemessen sein könnten.

Wenn aus volks- oder staatswirthschaftlichen oder politischen Gründen eine derartige Abwehr der ausländischen Zufuhr geboten erscheint, sind als Mittel zur Durchführung geeignete Zollmaassnahmen oder Einfuhrverbote angezeigt.

Im folgenden Abschnitt wird auf diese Ausführungen nochmals zurückzukommen sein.

Der Ausfuhrverkehr.

Ob für den Ausfuhrverkehr einer Anregung zur Gewährung von Frachtbegünstigungen näher zu treten ist, wird zunächst von der Erwägung abhängig zu machen sein, ob zum Wettbewerb auf dem Weltmarkte für die antragstellenden Werke oder Gruppen eine Mitwirkung der Eisenbahnen thatsächlich erforderlich ist; ob die Antragsteller die Mittel erschöpft haben, durch eigene Maassnahmen die Gleichstellung mit der Auslandserzeugung zu erreichen; oder eine nicht durch vermeidliche Uebererzeugung selbst geschaffene Nothlage vorhanden; eine grössere Arbeiterzahl vor zeitweiliger Arbeitslosigkeit zu schützen ist u. a. Ich werde versuchen, dies an einem Beispiele zu erläutern.

Die Ausfuhr ist zu scheiden in den für das Ausland durch Verträge, Bestellungen gesicherten Absatz und den einseitig gewollten Absatz für die Uebererzeugung, d. h. dessen, was im Inlande sogleich keinen Markt findet, sei es wegen Nichtbedarf oder wegen Zurückhaltung der Käufer infolge zu hoher Preise gegenüber denen des Weltmarktes. Für den im Ausland theilnehmend die Ausfuhrbestrebungen gewisser Grossgewerbe eines Landes oder eines engeren Staatsgebietes Beobachtenden scheint es befremdlich, dass beispielsweise der Kohlenbergbau und die Kokereien einerseits, die Eisen erzeugenden und verarbeitenden Gruppen andererseits gleichzeitig die ausserordentlichsten Anstrengungen und Zahlungszugeständnisse machen, um den gleichen Markt zu erobern. Man sollte meinen, sie wüssten in der Heimath nichts von einander, es bestände keine Interessengemeinschaft zwischen ihnen, sie befehden einander.

Durch Zuführung billiger, zur Verhüttung geeigneter Brennstoffe, billigen Roheisens, Rohstahls wird der Wettbewerb in hieraus zu erzeugender Halb- und Fertigwaare mit demselben Lande nothwendig erschwert, verschärft, von immer unannehmbareren Bedingungen abhängig, schliesslich abgeschnitten in dem Maasse, als die hierdurch unterstützte gewerkliche Thätigkeit des Auslandes erstarkt. Es ist mithin durchaus fragwürdig, ob es die Aufgabe der Eisenbahn sein kann, sein darf, die Ausfuhrbestrebungen durch Frachtbegünstigungen für solche Rohstoffe und Materialien zu unterstützen, die im eigenen Lande mit Vortheil weitere Verwendung und Verarbeitung finden können, wenn die verschiedenen Berufsgruppen sich zu gemeinsamer Erreichung dieses Zweckes verbinden, nicht Roherzeugnisse, sondern Halb- und Fertigwaare, also Stabeisen, Draht, Schienen, Träger, Geräthe, Maschinen u. a. auf den Auslandsmarkt zu bringen.

Der Einwand, dass die Zölle dieser Gebiete einen Hinderungsgrund bedeuten, ist nicht durchschlagend, eine Erschwerung sind sie wohl für den ersten Anlauf, aber keine unüberwindliche. Thatsächlich nehmen und halten die sogenannten „Qualitätswaaren und Spezialitäten", d. h. mustergültigen Erzeugnisse — und alle können zu solchen erhoben werden — den Markt; die Vorbedingungen hierzu sind bei uns gegeben: die grossen mächtigen Werke sind nicht erst zu schaffen, sie sind vorhanden; ebenso die hochentwickelten Bearbeitungsverfahren, die höhere Schulung der Arbeiter, die ausreichenden Geldmittel.

Die gemeinsame Arbeit unter solchen Vorbedingungen würde den Vorzug des besten Materiales, der gediegenen Arbeit, des vergleichsweise niederen Preises den Erzeugnissen sichern, mithin die wirksamste Form des Wettbewerbes darstellen, die das Entstehen der Gegenwirkung — durch eigene Erzeugung des Auslandes — verhindern oder verlangsamen, wenn dasselbe von der Natur mit den erforderlichen Rohstoffen nicht genügend oder überhaupt nicht bedacht oder kapitalarm ist.

Welchen Sinn aber hat es, die eisenbahnseitige Hilfe nachzusuchen, wenn das einheimische Kapital oder die Gewerke selbst auswandern, d. h. Niederlassungen, Zweigwerke im Auslande gründen mit der Absicht, den Wettbewerb mit der Heimath aufzunehmen? Das Ausland wird diese Einwanderung mit Freuden aufnehmen und von ihr lernen, dann aber die Anlagen nationalisiren oder fallen lassen.

Nach dieser kleinen, aber für das Verständniss keineswegs überflüssigen Abschweifung wende ich mich wieder der weiteren Ausführung des Beispieles zu.

Wenn man ferner erwägt, dass zur Erzeugung einer Tonne Roheisen etwa sechs Tonnen Kohlen erforderlich sind, zur Weiterverarbeitung bis zum Fertiggebrauch, zum Geräth, zur Maschine nicht viel weniger, so drängt sich die Frage auf, ob die Ausfuhr fertiger Waaren der Eisengewerke nicht auch mit besonderer Rücksicht auf den Kohlenverbrauch ins Auge zu fassen als die vortheilhafteste Kohlenausfuhr zu bezeichnen sei? weshalb diese zusammengehörenden Gewerke, auf einander angewiesene Berufsgruppen nicht Verbindungen zu Schutz und Trutz eingehen, die werthvoll für beide Theile werden müssten?

Geben die Kohlengewerke ihre Erzeugnisse zu den auf Sorten gerechneten niedrigen Auslandspreisen den Eisengruppen, die bei weitem nicht alle selbst Kohlengruben und Kokereien besitzen, würden dieselben gestärkt für den ausländischen Wettbewerb, verbrauchten mehr und zum Nutzen des arbeitenden Inlandes.

Die Herstellung von verschiedenen Kohlensorten, Gruss-, Nuss-, Stück- und andere Kohlen, neben der in der Eigenart begründeten Verwendbarkeit: Anthracit, Schmiede-, Hausbrand-, Kessel- und andere Kohlen, können wohl ein zeitweises Mehr für die eine oder andere Sorte ergeben, insbesondere der Auslesen; hier aber tritt der Ausfuhrnothwendigkeit die Thatsache entgegen, dass gleichzeitig gleiche oder ähnliche Sorten vom Auslande eingeführt werden und fordert zu der Erwägung auf, ob und wie hier ausgleichend vorzugehen sei, damit auf gleiche Brennwerthe gerechnete Kohlensorten zum gleichen

Preise, am gleichen Platze dauernd erhältlich wären und die Feuerungsanlagen ausschliesslich für heimische Kohle eingerichtet werden könnten. Allerdings liegen einige Englische Kohlengruben sehr günstig für Ausfuhrzwecke, da sie unmittelbar ins Seeschiff verladen, die festländischen Häfen also mit den denkbar niedrigsten Beförderungskosten erreichen können. Gegen solchen Wettbewerb bieten nur Wasserstrassen durchschlagende Gleichstellung für die heimischen Gruben. Aber die Frage des Ausgleichs könnte zeitweilig dadurch in den Bereich der Eisenbahnmitwirkung einbezogen werden, wenn die Störungen des Wasserstrassenbetriebes als Nothstände sich darstellen.

Wo aber auch seitens der Kohlengewerke die Mithilfe der Bahnen zur Hebung der Ausfuhr oder Verdrängung der Einfuhr durch eigene Erzeugnisse angeregt werden möchten, sollten diese Gewerke, Verbände, Ringe sich vor allen Dingen bei der allgemeinen Preisbildung der für die Ausfuhr zugestandenen niedrigen Ausfuhrpreise und Zahlungserleichterungen erinnern und den Leitsatz fallen lassen, dass der Ausgleich für diese niederen Ausfuhrpreise usw. in hochgehaltenen Inlandpreisen gefunden werden dürfe. Diese Auffassung ist durchaus irrig und drängt den Inlandverbrauch auf das Auslandangebot, auf die Einfuhr hin, gegen die man dann wieder Hilfe von den Eisenbahnen beanspruchen möchte. Wo steckt da die Logik?

Die Eisenbahnen können sich ernsten Erwägungen um so weniger entziehen, als sie nicht allein die Massen des rollenden Materials zu beschaffen, zu unterhalten, die Fuhren zu leisten haben, sondern zum Zweck der Ausführung dieser Fuhren die grössten Kohlenabnehmer sind, nicht diese Kohlen über den Werth bezahlen und die Fuhren unter dem Werth leisten können. Es bedarf keiner Auseinandersetzung, dass ähnliche Erwägungen für die Eisengruppen gelten, da Schienen und anderes gleichfalls von den Eisenbahnen in grossen Mengen gebraucht und verbraucht werden.

Die Preisbildung des Inlandes wird selbstredend durch das Angebot des Auslandes beeinflusst und mit diesem Satze schliesst die Kette und beginnt wieder mit der eingangs gestellten Frage: Ist es die Aufgabe der Eisenbahnen, durch Frachtbegünstigungen die jeweils auftretenden Wünsche der in unserem Beispiele angezogenen Gewerke in der einen oder anderen Richtung zu unterstützen, bevor der Nachweis geführt ist, dass dieselben die angedeuteten oder welche anderen Wege und mit welchem Erfolge bereits versuchsweise begangen haben?

Diese Besprechung macht keinen Anspruch darauf, die Frage der Behandlung der eisenbahnseitigen Unterstützung der Ausfuhrbestrebungen und die der gleichzeitigen Bestrebungen gegen die Einflüsse des ausländischen Marktes durch Einfuhr erschöpfend behandelt zu haben. Die Anregung hierzu gaben diese anscheinend recht einseitig geplanten Vorgänge und soweit diese bekannt sind, nicht überzeugenden Begründungen; der Mangel an Uebereinstimmung von Zweck und Mittel, das Gewicht volkswirthschaftlicher Bedenken gegen einseitig privatwirthschaftliche Forderungen; so dass für die eisenbahnseitigen Eingriffe die grösste Zurückhaltung angezeigt erscheint.

Vielleicht findet eine berufene Feder der zunächst hier beispielsweise gedachten Gewerke sich angeregt, diese Frage vom Standpunkte der gewerklichen Interessen zu besprechen. Jede, diesen für alle Betheiligten anregenden Vorwurf sachlich behandelnde Arbeit wäre dankbar zu begrüssen, um leitende Gesichtspunkte für eine grundsätzliche Behandlung aufstellen, oder die von mir aufgestellten berichtigen zu können.

Trommer.

Die Stellung der Eisenbahnunternehmungen in der Arbeiterschutzgesetzgebung, insbesondere über die Sonntagsruhe.

Nach § 6 der Reichsgewerbeordnung findet das Deutsche Gewerberecht keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen, also auf die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern mittelst einer Eisenbahn. Zum Begriffe der Eisenbahnunternehmung gehört jedenfalls der feste Spurweg, dagegen ist die Art des verwendeten Motors unerheblich. Letzterer Auffassung hat sich neuerdings auch die Preussische Regierung angeschlossen, wie aus den Motiven des Gesetzentwurfes über die Bahnen unterster Ordnung hervorgeht. — Eine andere Frage ist die, ob der „Gewerbebetrieb" der „Eisenbahnunternehmungen", auf welchen nach § 6 die Gewerbeordnung keine Anwendung finden soll, auch diejenigen Eisenbahnunternehmen umfasst, welche lediglich dem öffentlichen Verkehr innerhalb einzelner Orte dienen, oder ob die Verhältnisse dieser Bahnen gemäss §§ 37 und 76 G.-O. [1]) der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterstellt sind. Mit Rücksicht auf die Arbeiterschutzgesetzgebung (Neuer Titel VII G. O. hat die Frage, was zum Betrieb der Eisenbahnen gehört, in der letzten Zeit eine grössere praktische Bedeutung gewonnen. An sich gehört zum „Betrieb" der Eisenbahnen nicht blos die Annahme zur Beförderung von Personen, Gütern und Depeschen, sondern auch die Anschaffung und Unterhaltung des beweglichen Betriebsmaterials und endlich auch die Bauverwaltung des Grundeigenthums, d. i. die bauliche Unterhaltung der Bahnanlagen und die Herstellung von Neubauten. Zweifellos ist die Schutzgesetzgebung des Titel VII auf Arbeiter, die bei Eisenbahnbauten, in Eisenbahnreparaturwerkstätten, in Schwellenimprägnirungsanstalten und dergl. beschäftigt werden, anzuwenden. Die grösseren Staatseisenbahnverwaltungen geben diese Anwendbarkeit zu (so z. B. die Bek. des Kgl. Bayer. Staatsministeriums d. Aeuss. v. 12. April 1892 G.-V.-Bl. S. 105, § 5 der Kgl. Sächs. Ausf.-Verordg. zur G.-O. vom 28. März 1892). — Titel VII G.-O. trägt die Ueberschrift: „Gewerbliche Arbeiter (Gesellen, Gehilfen, Lehrlinge, Betriebsbeamte, Werkmeister, Techniker, Fabrikarbeiter)." Zum Wesen des gewerblichen Arbeiters gehört, dass die Beschäftigung auf Grund eines Vertragsverhältnisses erfolgt. Nicht zu den gewerblichen Arbeitern im Sinne des Titels VII gehören alle Kategorien, die kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung vom Bereiche der G.-O. ausgeschlossen sind. Hiernach (§ 6) fallen auch die im Betriebe von Eisenbahnunternehmungen beschäftigten Arbeiter nicht unter Titel VII G.-O., wohl aber nach der herrschenden Anschauung die in Hilfsbetrieben der Eisenbahnunternehmungen (Reparaturwerkstätten u. s. w.) beschäftigten Arbeiter. Privatanschlussbahnen sind nicht Eisenbahnunternehmungen und die in ihrem Betriebe beschäftigten Arbeiter fallen daher unter Titel VII G.-O. (vergl. die Preuss. Min.-Verf. vom 22. April 1893). Es darf wohl jetzt noch als Regel aufgestellt werden, dass ein Unternehmen, in welchem der Arbeiter beschäftigt wird, nicht nur seiner Art nach unter die Gewerbeordnung fallen, sondern auch gewerbsmässig betrieben werden muss. Allein nach den Verhandlungen über das Arbeiterschutzgesetz ist zuzugeben, dass dessen Bestimmungen zum Theil über den eigentlichen Gewerbebetrieb hinausgreifen wollten. Zweifellos waltete bei Erlass des Arbeiterschutzgesetzes die Meinung ob, dass nicht blos die staatlichen Gewerbebetriebe, sondern überhaupt alle fabrikartigen technischen Staatsbetriebe den Bestimmungen der Novelle unterworfen seien. Es geht dies aus den Motiven hervor, insbesondere aus dem Passus: „Wenn auch in den unter Reichs- und Staatsverwaltung stehenden Betrieben, welche unter die Bestimmungen des Titels VII fallen, die zum

[1]) G.-O. = Gewerbeordnung.

Schutze der Arbeiter erlassenen Vorschriften in gleicher Weise zur Durchführung gelangen müssen, wie in den Privatbetrieben, so wird es doch leicht zu unerwünschten Kollisionen zwischen nebengeordneten Behörden desselben Staates führen, wenn die Polizeibehörden, Aufsichtsbeamten, unteren und höheren Verwaltungsbehörden die ihnen zugewiesenen Obliegenheiten und Befugnisse auch jenen Betrieben gegenüber ausüben sollten. Dazu kommt, dass unter den fraglichen Betrieben sich manche, wie namentlich diejenigen der Heeres- und Marineverwaltung finden, in denen die Aufrechthaltung der unerlässlichen Disziplin und die Wahrung anderer wichtiger Reichs- oder Staatsinteressen gefährdet werden würde, wenn in ihnen anderen Beamten als denjenigen der Reichs- oder Staatsverwaltung ein Aufsichts- oder Verfügungsrecht eingeräumt werden würde." Entsprechend diesen Anschauungen ist die Zuständigkeit der besonderen Aufsichtsbeamten auch auf die Reichs- und Staatsbetriebe ausgedehnt (Komm.-Ber., Drucks. No. 109 S. 1484), und dementsprechend beziehen sich die von den einzelnen Regierungen hinsichtlich der Staatsbetriebe erlassenen Ausführungsbestimmungen nicht blos auf die staatlichen Gewerbebetriebe, sondern auch auf die technischen Staatsbetriebe, die ausschliesslich oder vorwiegend im öffentlichen Interesse unterhalten werden.[2])

1. Die Festsetzung des Verhältnisses zwischen den Gewerbetreibenden und den gewerblichen Arbeitern ist nach der Novelle wie bisher Gegenstand freier Uebereinkunft. Die Bestrafung des Kontraktbruches gewerblicher Arbeiter ist aufgehoben. Zweifelhaft bleibt, ob der Kontraktbruch von Eisenbahnarbeitern mit Rücksicht auf § 6 G.-O. landesrechtlich unter Strafe gestellt werden kann, was ein Erkenntniss des Obersten Bayerischen Gerichtshofs mit Rücksicht auf § 6 G.-O. bejaht.

2. Nach § 105a ist eine vertragsmässige Verpflichtung des gewerblichen Arbeiters zur Sonn- und Feiertagsarbeit nicht rechtswirksam. Nach § 105b dürfen Arbeiter an Sonn- und Festtagen u. a. in Fabriken und Werkstätten nicht beschäftigt werden. Der Begriff der Arbeiter im Sinne dieser Bestimmung deckt sich mit dem Begriff der gewerblichen Arbeiter im Sinne der Ueberschrift des Titel VII. Verboten ist jede Art von Beschäftigung, die mit dem Betriebe der Fabrik oder Werkstätte zusammenhängt. Das Verbot richtet sich gegen alle Unternehmer, mögen sie Privatleute, Staats- oder andere Verwaltungen sein. Das Verbot bezieht sich weiter auf die Beschäftigung in Bauten aller Art. Durch den Zusatz „aller Art" hinter „Bauten" ist — wie der Kommissionsbericht bemerkt — einer beschränkten Anwendung nur auf selbstständige Bauunternehmungen oder nur auf Hochbauten vorgebeugt; es sollen darunter auch die Eisenbahnbauten verstanden werden. Zweifelhaft ist, in wie weit das Gesetz auch die Arbeiten bei Regiebauten treffen will. Aus den Worten des Gesetzes „Bauten aller Art" ist wohl zu folgern, dass auch diese Fälle unter § 105b fallen und demgemäss geht auch die Verwaltungspraxis der einzelnen Bundesstaaten davon aus, dass § 105b Abs. 1 auch für die Regiebauten der Staatseisenbahnen gilt.

3. An die Bestimmung über die privatrechtliche Unwirksamkeit einer Verpflichtung zur Uebernahme von Sonn- und Festtagsarbeit (siehe oben Nr. 2) schliesst sich § 105b mit dem öffentlich rechtlichen Verbot der Sonn- und Festtagsarbeit in Fabriken und Werkstätten, Zimmerplätzen und anderen Bauhöfen usw., sowie bei Bauten aller Art. Nicht erwähnt ist in § 105b das Verkehrsgewerbe; obwohl schon hiernach die Anwendung des § 105b ff. auf diesen Gewerbszweig ausgeschlossen ist, wurde doch auf Bestehen des Reichstags in § 105i Abs. 1 noch ausdrücklich ausgesprochen, dass die Bestimmungen der §§ 105b—105g auf das Verkehrsgewerbe z. B. die Eisenbahnen nicht anwendbar sein sollen. Es ist hierbei zu beachten, dass, da nach § 6 der G.-O. das Gewerberecht auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen keine Anwendung findet, schon hierin eine Befreiung des Eisenbahndienstes von jenen Vorschriften liegt. Nicht unter „Verkehrsgewerbe" fallen die Hilfsbetriebe der Eisenbahnen, welche nicht unmittelbar dem Verkehr dienen, die Eisenbahnwerkstätten u. dergl.[3]) Im übrigen entscheidet der Begriff „Fabrik". Hiernach sind alle von einem Eisenbahnunternehmer betriebenen Anstalten zur Be- und Verarbeitung von Gegenständen, wie die Eisenbahn-Haupt- und Betriebswerkstätten, Gaswerke und Schwellen-Imprägniranstalten, beim Zutreffen der Merkmale des Grossbetriebes als Fabriken zu behandeln. Wenn sie auch nur für den Bedarf des Eisenbahnunternehmens arbeiten, so ist doch das Merkmal der Gewerbsmässigkeit dadurch gegeben, dass diese Unternehmung selbst zum Zweck der Gewinnerzielung betrieben wird (siehe Schenkel l. c. S. 194). Wenn Eisenbahnen für die Zwecke der gewerbsmässig betriebenen Beförderungsanstalt, fabrikmässige Anlagen, z. B. zur Herstellung und Reparatur von Lokomotiven und Wagen (Eisenbahnwerkstätten) oder zur Bereitung von Leuchtgas errichten, so fallen diese Anlagen schon nach § 6 G.-O. in vollem Umfange unter das Gewerberecht. Dies ist durch zahlreiche Erlasse der einzelnen Regierungen anerkannt worden, desgleichen durch reichsgerichtliche Entscheidungen. Unter Werkstätten sind in der Regel alle zur gewerbsmässigen Be- und Verarbeitung von Gegenständen dienenden Anlagen zu verstehen, welche nicht die Merkmale einer Fabrik an sich tragen. Zum Begriff einer Werkstätte gehört nicht das Arbeiten in einem geschlossenen Raume, auch der Werkplatz gilt als Werkstätte. Darauf, ob die Veranstaltung vom Unternehmer oder im Sprachgebrauch des Lebens als Werkstätte bezeichnet wird, kommt es nicht an; unter Umständen sind Anlagen mit dem Namen Werkstätten, wie Eisenbahnwerkstätten, als Fabriken zu behandeln.[4]) Auch der Begriff „Bauten aller Art" trifft für das Gebiet der Eisenbahnunternehmungen zu. Was die technische Art der Bauten anbetrifft, so gehören hierher insbesondere Strassen-, Brücken-, Kanal-, Wasserbauten; ferner sowohl Neu- und Wiederherstellungsbauten, als auch die Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten (R.-T. Komm.-Ber. 9. Legisl.-P. II Sess. 1887/88 S. 5). Es kommen in Betracht: Erdarbeiten aller Art für Bauzwecke, Handlangerdienste bei Bauten, das Heranschaffen von Baumaterial, das Beschaffen von Baumaterial, Wege-Bau- und Unterhaltungsarbeiten jeglicher Art, die Arbeit der Ueberwachung und Kontrole der Ausführung von Bauarbeiten usw. Alle diese Bauten, welche im Bereiche einer Eisenbahnunternehmung vorgenommen werden, unterstehen dem § 105b, insofern sie nicht, wie die regelmässige Unterhaltung der Bahnkörper, ihrem Zweck nach unmittelbar dem Verkehr dienen, somit als Verrichtungen des Verkehrsgewerbes nach § 105i Abs. 2 ausgenommen sind.[5])

(Schluss folgt.)

Die Neufassung des § 53 der Verkehrsordnung.

Von Offizial Dr. Reindl in München.

Mit Wirkung vom 15. November 1895 ab haben die bisherigen Bestimmungen in § 53 der Verkehrsordnung über die Erhebung von Frachtzuschlägen eine wesentliche Abänderung erfahren. Diese Aenderungen bestehen einerseits darin, dass das Recht der Eisenbahnen zur Erhebung von Frachtzuschlägen auch auf die Fälle zu niedriger Gewichtsangabe bei Wagenladungsgütern ausgedehnt wurde, andererseits darin, dass die bisher der Feststellung durch die Tarife überlassene Höhe des Frachtzuschlags bei unrichtiger Inhaltsangabe von

[2]) Siehe für Preussen hinsichtlich der Staatseisenbahnverwaltung Min.-Erlass v. 25. Mai 1892, für Bayern Bekanntm. des Staatsminist. d. Aeuss. v. 12. April 1892, hinsichtlich der Werkstätten der Sächs. Staatseisenbahnen § 5 Ausf.-Verordg. v. 28. März 1892; für Württemberg hinsichtlich der Hilfsbetriebe für Staatsverkehrsanstalten die Minist.-Verf. v. 24. Sept. 1892.

[3]) Vergl. Schenkel, Deutsche G.-O. S. 187 und Schicker, G.-O. S. 277.

[4]) Vergl. Schenkel l. c. S. 195.

[5]) Vergl. Schenkel l. c. S. 198.

nicht von der Beförderung ausgeschlossenen oder zu derselben nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen in der Verkehrsordnung selbst normirt wurde, endlich darin, dass die Höhe des Frachtzuschlags bei Wagenüberlastungen herabgesetzt und gleichzeitig dem Einflusse der Witterung auf die Ueberlastung eines Wagens unter gewisser Voraussetzung eine von der Bezahlung des Frachtzuschlags befreiende Wirkung beigelegt wurde.

In Nr. 86 S. 765 Jahrg. 1895 d. Ztg. sind die gegenüber dem früheren Wortlaute des § 53 geschaffenen Abweichungen bereits in eingehender Weise erörtert worden. Gleichwohl möge es gestattet sein, im Nachstehenden unter Berücksichtigung der inzwischen durch den Nachtrag II zum Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs vom 1. April 1894 publizirten Zusatzbestimmungen noch auf einige der Aufklärung bedürftige Punkte hinzuweisen.

In formeller Beziehung erscheint vor allem die Bestimmung in Abs. 13 Lit. a des § 53 mit dem Schlusssatz des Abs. 3 l. c. nicht in Uebereinstimmung gebracht. Nach ersterer Bestimmung soll ein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung nicht erhoben werden, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat. Nach dem Wortlaute dieser Vorschrift würde nur die eine Verwiegung ausdrücklich verlangende Bemerkung des Absenders im Frachtbriefe die von der Bezahlung des Frachtzuschlags liberirende Wirkung äussern. Gleichwohl kann es aber nach dem Zwecke dieser Bestimmung[1]) keinem Zweifel unterliegen, dass ein Frachtzuschlag wegen Ueberlastung auch dann nicht zur Einhebung gelangen darf, wenn der Absender zwar nicht durch einen bezüglichen ausdrücklichen Vermerk im Frachtbriefe, sondern stillschweigend durch Unterlassung der Gewichtseintragung in den Frachtbrief gemäss Schlusssatz des Abs. 3 l. c. die bahnseitige Verwiegung beantragt hat.[2]) Mit Rücksicht auf den Umstand aber, dass in der neuen Fassung des § 53 Abs. 13 der Verkehrsordnung gegenüber der früheren in Abs. 7 l. c. die Stellung des Verwiegungsantrags im Frachtbriefe ausdrücklich betont ist, wäre es zur Vermeidung von Zweifeln wohl nicht überflüssig gewesen, auch den Fall des in Abs. 3 vorgesehenen stillschweigenden Antrags auf bahnseitige Verwiegung unter die Befreiungsgründe des Abs. 13 ausdrücklich aufzunehmen, sodass letzterer zu lauten hätte: „Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt, bezw. wenn er im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat (Abs. 3).“

Zweifel kann ferner das Verhältniss der allgemeinen Zusatzbestimmung II Abs. 2 zu § 53 der Verkehrsordnung (vergl. Nachtrag II zu Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) zu der Bestimmung in Absatz 6 und 7 des § 53 l. c. erwecken. Nach dieser Zusatzbestimmung soll — mit Rücksicht auf die häufigen Abweichungen zwischen dem angeschriebenen und dem wirklichen Eigengewicht des Wagens sowie die Differenzen zwischen den verschiedenen Waagen — bei bahnamtlicher Nachwiegung von Wagenladungen auf der Geleiswaage das im Frachtbriefe angegebene Gewicht als richtig angenommen werden, wenn das ermittelte Gewicht gegenüber dem im Frachtbriefe angegebenen keine grössere Abweichung als 2 % des am Wagen angeschriebenen Eigengewichts beträgt. Dass nun bei Feststellung eines die eben angegebene Grenze von 2 % der Wagentara nicht überschreitenden Mehrgewichts ein Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe nicht erhoben werden kann, dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen; denn es wäre widersinnig, in einem solchen Falle das im Frachtbriefe angegebene Gewicht als richtig anzunehmen, gleichzeitig aber auf Grund eben derselben Gewichtsangabe einen Frachtzuschlag einzufordern. Dagegen erscheint fraglich, ob nicht in einem derartigen Falle die Erhebung eines Frachtzuschlags wegen Ueberlastung zulässig ist. Nach der Bestimmung in § 5 Abs. 2 der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands wäre diese Frage zu bejahen. Gleichwohl erscheint mir diese Auslegung nicht richtig. Denn die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung werden durch den Abschluss des Frachtvertrags ebenso wie die Vorschriften der Verkehrsordnung selbst zur lex contractus. Der Absender hat demnach einen vertragsmässigen Anspruch darauf, dass bei einer 2 % der Wagentara nicht übersteigenden Differenz zwischen dem bei der bahnamtlichen Nachwiegung ermittelten und dem von ihm angegebenen Gewicht das letztere als das richtige und maassgebende auch bei konstatirter Ueberlastung angesehen werde, da die Zusatzbestimmung II Abs. 2 eine Ausnahme für die Fälle der Ueberlastung nicht enthält. Es könnte sich allerdings fragen, ob die genannte Zusatzbestimmung gegenüber der Vorschrift in § 53 Abs. 6 der Verkehrsordnung, wonach eine die Tragfähigkeit des Wagens überschreitende Belastung — eine Ueberlastung — des Wagens in keinem Falle gestattet ist, mit Rücksicht auf Abs. 2 der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung Gültigkeit beanspruchen kann. Aber auch diese Frage wird zu bejahen sein. Denn die Zusatzbestimmung II Abs. 2 enthält auch in dem hier vertretenen Verhältniss zu § 53 Abs. 6 der Verkehrsordnung nur eine dem Publikum günstigere ergänzende[3]) Bestimmung, sie ändert das Verbot der Wagenüberlastung nicht ab, sondern erklärt blos — mit Rücksicht auf die leichte Möglichkeit einer durch Wäge- oder Wagentaradifferenz hervorgerufenen geringen Gewichtsabweichung — die vom Absender angegebene Gewichtsermittelung zu dessen Gunsten als die richtige.

Ein einfaches Beispiel möge das Gesagte erläutern. Ein Wagen Kohlen wird mit einem im Frachtbrief deklarirten Gewicht von 10 450 kg zur Aufgabe gebracht; die Versandstation nimmt wegen Vermuthung einer zu niedrigen Gewichtsangabe eine Nachwiegung vor und stellt folgendes Ergebniss fest:

a) Bruttogewicht	20 150 kg
b) angeschriebenes Eigengewicht des Wagens . .	9 600 „
c) Nettogewicht der Ladung	10 550 „
Tragfähigkeit	10 500 „
Ueberlastung	50 kg

Da nun das bei der Nachwiegung ermittelte Gewicht gegenüber dem im Frachtbrief angegebenen 2 % der Wagentara nicht übersteigt, so ist das im Frachtbrief angegebene Gewicht als richtig anzunehmen und daher nach den vorstehenden Ausführungen weder wegen unrichtiger Gewichtsangabe noch wegen Ueberlastung ein Frachtzuschlag und ebensowenig eine Mehrfracht zu erheben, während nach § 5 Ziffer 2 der Kundmachung 12 sowohl die Mehrfracht als der Frachtzuschlag wegen Ueberlastung und — nach der Intention des § 5 Ziffer 2 l. c. wohl auch der Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe zur Erhebung zu kommen hätten.

Durch die Vorschrift in Absatz 13 Lit. b des § 53 ist den nach dem bisherigen Rechtszustande vielfach hervorgetretenen Klagen des Publikums über die Erhebung von Frachtzuschlägen in jenen Fällen, in welchen die Ueberlastung des Wagens erst nach Abschluss des Frachtvertrages[4]) infolge der hygroskopischen Beschaffenheit des Gutes eingetreten ist, dadurch abgeholfen, dass für diesen Fall die Bezahlung des Frachtzuschlages nachgelassen wird, wenn der Absender beweist, dass er den Wagen mit einem das Ladegewicht nicht übersteigenden Gewicht zur Aufgabe gebracht hat. Wenn in dieser Bestimmung auch ein billiger Ausgleich zwischen den Interessen der Bahn und jenen des verfrachtenden Publikums erblickt werden muss, so muss doch auch darauf hingewiesen werden, dass die Führung des verlangten Nachweises dem Absender in vielen Fällen nicht leicht möglich sein wird. Zwar ist durch § 25 Ziffer 9 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften die Vornahme einer bahnseitigen Gewichtsprüfung in möglichst ausgedehntem Maasse den Dienststellen zur Pflicht gemacht, sodass sich der Absender auf das Resultat dieser Gewichtsprüfung bei Führung des ihm obliegenden Nachweises wird berufen können; aber diese Belastungsrevision ist namentlich auf grossen Stationen mit ausgedehntem Wagenladungsverkehr meist nicht thunlich. Es wird daher in derartigen Fällen dem Absender nur durch Vorlage der Faktura die Führung des erwähnten Beweises möglich sein und der billigen Rücksichtnahme der Eisenbahn überlassen werden müssen, ob sie hierin einen strikten Nachweis dafür, dass die Grenze des Ladegewichts bei Aufgabe nicht überschritten war, erkennen will.

Eine Bestimmung darüber, wie es für den Fall einer nach erfolgter Aufgabe der Sendung durch Witterungseinflüsse hervorgerufenen Gewichtszunahme hinsichtlich der Erhebung von Frachtzuschlägen wegen zu niedriger Gewichtsangabe zu halten sei, ist in Absatz 13 des § 53 der Verkehrsordnung nicht enthalten. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, dass in diesem Falle von Erhebung eines Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe gleichfalls abgesehen werden muss, da für die Frage, ob das Gewicht im Frachtbrief richtig deklarirt ist oder nicht, nur der Zeitpunkt

[1]) Vergl. Eger, Kommentar zur Verkehrsordnung S. 260; derselbe, Internationales Uebereinkommen S. 134; Rosenthal, Internationales Frachtrecht S. 76.

[2]) Vergl. auch § 2 Ziffer 2 der Kundmachung 12 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands.

[3]) Vergl. hierüber insbesondere Eger, Kommentar zur Verkehrsordnung S. 32 und 33.

[4]) Der in Nr. 86, S. 767, Anm. 5 d. Ztg. ausgesprochenen Ansicht, dass zur Anwendung der Vorschrift in Abs. 13 Lit. b schon genüge, wenn die Gewichtserhöhung durch Witterungseinflüsse nach beendeter Beladung eintritt, dürfte nicht beizutreten sein. Bis zur Annahme der Sendung seitens der Bahn gemäss § 54 der Verkehrsordnung wird vielmehr der Absender selbst auch für die durch Witterungseinflüsse hervorgerufene Gewichtserhöhung verantwortlich sein.

der Annahme der Sendung durch die Bahn gemäss § 54 der Verkehrsordnung entscheidend sein kann. Den Nachweis, dass die Gewichtszunahme erst nach Abschluss des Frachtvertrages infolge von Witterungseinflüssen entstanden ist, wird aber auch hier der Absender zu führen haben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Das Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im November 1888 ausgegebene Verzeichniss nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Uebergang der Torontaler Vizinalbahnen in den eigenen Betrieb der Torontaler Vizinalbahnen-Aktiengesellschaft. Der Betrieb der bisher durch die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen verwalteten Torontaler Vizinalbahnen wird vom 1. d. Mts. ab selbständig durch die Direktion der Torontaler Vizinalbahnen-Aktiengesellschaft besorgt. Die Strecken der Torontaler Eisenbahnen Nagybecskerek-Sándorudvar-Szécsány-Versecz, Sándorudvar-Pancsova und Szecsany-Pardany (zusammen 172,917 km) sind daher — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen abgerechnet worden und somit bis auf weiteres aus dem Vereinsnetz ausgeschieden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4976 vom 23. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung (abgesandt vom 30. Dezember v. J. bis 6. d. Mts.).

Nr. 4997 vom 30. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang der Torontaler Vizinalbahnen in den eigenen Betrieb der Torontaler Vizinalbahnen-Aktiengesellschaft (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 5003 vom 27. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Länge der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen beträgt nach dem Stande vom 31. März

	1895 km	1894 km
in Belgien	4 534	4 530
„ Deutschland	44 900	44 272
„ Frankreich	35 602	35 149
„ Italien	12 566	12 358
„ Luxemburg	356	356
„ den Niederlanden	2 513	2 513
„ Oesterreich	15 800	15 507
„ Ungarn	12 934	12 325
„ Russland	30 917	28 030
„ der Schweiz	3 123	3 102
zusammen	163 245	158 142

Betriebsergebnisse im Monat November 1895.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1895 ergibt für 60 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 479,65 km, folgendes: Im Monat November 1895 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 24 643 876 *M.* oder 1 210 118 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 637 *M.* oder 2,91 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 83 164 326 *M.* oder 5 597 627 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 114 *M.* oder 4,86 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1895 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 230 568 372 *M.* oder 17 294 014 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 247 *M.* oder 6,07 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 514 816 479 *M.* oder 22 634 114 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15 909 *M.* oder 2,65 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 62 587 046 *M.* oder 2 616 652 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 732 *M.* oder 3,20 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 118 833 407 *M.* oder 7 036 281 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18 196 *M.* oder 4,82 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Königsberg i/Pr. Die an der Bahnstrecke Güldenboden-Allenstein zwischen Horn und Gross-Gemmerh belegene Haltestelle Ziegenberg ist am 1. d. Mts für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Besteuerung von Gebäuden der Staatseisenbahnverwaltung.

Zur Sicherung eines gleichmässigen Verfahrens bei der Besteuerung von ganzen Gebäuden oder Gebäudetheilen der Staatseisenbahnverwaltung hat der Finanzminister mittelst Cirkularerlasses vom 14. Dezember 1895 bestimmt, dass als steuerpflichtig ausser den Dienstwohnungen der Beamten nur diejenigen Gebäude oder Gebäudetheile anzusehen sind, die dem Transportgeschäft der Eisenbahn dienen (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts. Band 2, Seite 129), wie Restaurationsräume, Wartehallen, Geschäftsräume für den Stationsvorsteher, Pförtner usw., Räume für den Fahrkartenverkauf und für den Eisenbahntelegraphendienst, ferner Uebernachtungsgebäude, Güter- und Maschinenschuppen, Gebäude mit Wasserhebewerken, die Retiraden und dergleichen mehr. Dagegen sind die nicht unmittelbar dem Transportgewerbe dienenden Diensträume der leitenden und beaufsichtigenden Eisenbahnbehörden und Beamten des Staates, wie Sitzungssäle und Büreauzimmer der Eisenbahndirektionen usw., als zu einem öffentlichen Dienst oder Gebrauch bestimmt anzusehen und daher steuerfrei zu belassen.

Sondershausen-Frankenhausen.

Der Landtag des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen ermächtigte die Regierung zum Abschluss der Staatsverträge mit Preussen und Rudolstadt über den Bahnbau Sondershausen-Frankenhausen. Ausser der unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden leistet Sondershausen einen Baukostenzuschuss von 125 000 *M.*, davon das Kaliwerk „Glückauf" 75 000 *M.*, ausserdem Rudolstadt 25 000 *M.*

Colberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft.

Zwischen der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin und dem Vorstande der Gesellschaft ist unter dem 14. Dezember 1895 in Bezug auf den Betrieb der Kleinbahn von Colberg nach Regenwalde mit einer Abzweigung von Gross-Jestin nach Stolzenberg ein Betriebsvertrag abgeschlossen worden. Nach demselben überträgt der Vorstand der Gesellschaft den Betrieb der nach dem Bauvertrage vom 13. Oktober 1894 errichteten Kleinbahnen von ihrer Vollendung ab an die Firma Lenz & Co. als Betriebsführerin bis zum 1. April 1910. Wird der Vertrag von einem der beiden Kontrahenten nicht spätestens ein Jahr vor seinem Ablauf gekündigt, so verlängert sich das Vertragsverhältniss für ein ferneres Jahr. Macht der Staat von seinem durch das Kleinbahngesetz ihm zugestandenen Ankaufsrecht hinsichtlich dieser Bahn Gebrauch, so hat die genannte Firma Schadenersatz nicht zu fordern. Von der Betriebseröffnung an fliessen sämmtliche Einnahmen der Betriebsführerin zur Bestreitung der erforderlichen Ausgaben zu. Als Entgelt für die allgemeinen sächlichen und persönlichen Kosten der centralen Oberleitung des Betriebes bezieht die Betriebsführerin den zehnten Theil des Ueberschusses der gesammten Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben.

Der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Aschersleben,

welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Aschersleben über Schneidlingen nach Nienhagen beabsichtigt, ist das Ent-

eignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Eberswalde-Liebenwalde-Oranienburg.

Zum Bau einer Eisenbahn Eberswalde-Liebenwalde-Oranienburg hat der Niederbarnimer Kreis 200 000 *M.* nicht bevorzugte Aktien gezeichnet. Die Kosten der vollspurig auszubauenden Bahn, welche eine Länge von rund 48 km hat, sind auf 2 700 000 *M.* veranschlagt und sollen durch 1 700 000 *M.* bevorzugte und 1 000 000 *M.* nicht bevorzugte Aktien aufgebracht werden. Ferner hat der Oberbarnimer Kreistag 50 000 *M.* für den Bahnbau bewilligt. Der Bau, mit dem im Frühjahr d. J. begonnen werden soll, wird von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung J. Becker-Berlin ausgeführt werden.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft.

Die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Oschersleben nach Schöningen durch die Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 1, S. 7 d. Ztg.) ist in Nr. 309 des „Reichsanzeigers" von 1895 veröffentlicht worden.

Die Gesellschaft ist den Bestimmungen des zwischen Preussen und Braunschweig wegen des Baues und Betriebes der Bahn abgeschlossenen Staatsvertrages vom 22. Februar 1895 unterworfen.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — innerhalb eines Jahres von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz auch der Konzession der Braunschweigischen Regierung gelangt sein wird, erfolgen.

Frechen-Kerpen.

Dem Kreise Bergheim im Regierungsbezirk Köln ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des Eigenthums an den für die Kleinbahn von Frechen nach Kerpen erforderlichen Grundstücken verliehen worden.

Haffuferbahn.

Die Stadtverordnetenversammlung von Elbing genehmigte die Vorlage des Magistrats, betreffend die Betheiligung der Stadtgemeinde an dem Haffuferbahn-Unternehmen, welches von der Firma Lenz & Co., Stettin, ausgeführt werden wird. Es wurde beschlossen, eine Zinsgarantie bis zu 4 % für 100 000 *M.* auf 20 Jahre zu übernehmen und ausserdem das zum Bahnbau erforderliche Land, soweit es im Landkreise Elbing gelegen ist und der Stadtgemeinde gehört, kostenlos und lastenfrei herzugeben.

Berlin-Rom.

Der direkte Personenverkehr zwischen Berlin und Rom ist am 1. d. Mts. eingestellt worden. Die Reisenden müssen seit diesem Tage in Ala umsteigen.

Kleinbahnprojekte.

Die Kreise Minden und Stolzenau planen den Bau einer Kleinbahn von Minden über Petershagen nach Uchte.

Die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin hat die Erlaubniss zum Bau einer Kleinbahn von Neuwied durch das Wiedbachthal nach Neustadt (Westerwald) nachgesucht.

Die Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co. in Berlin hat die Genehmigung zum Bau von Kleinbahnen von der Elbe bei Steutz in Anhalt über Steckby, Kermen, Leps und Bias nach Zerbst, von Zerbst über Vogelheerd, Strinum, Zernitz und Kuhberge nach der Station Lindau der Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim und von Zerbst über Nieder- und Hohenlepte und Kämeritz nach dem an der Elbe gelegenen Preussischen Orte Tochheim nachgesucht. Die Bahnen sollen 75 cm Spurweite erhalten und für den Personenverkehr mit Akkumulatorenwagen und für den Güterverkehr mit gewöhnlichen Lokomotiven betrieben werden. Die Gesammtlänge des geplanten Netzes beträgt 39,2 km.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Dem Geschäftsbericht für 1894/95 entnehmen wir folgendes:

Die Zahl der theils im Betriebe, theils im Bau befindlichen Strassenbahnen nach dem System der Gesellschaft ist von 19 auf 29, die Bahnlänge von 195 km auf 383 km, die Zahl der Motorwagen von 350 auf 680 gestiegen. Die Kraftstationen dieser Bahnen entsprechen einer Leistung von 11 230 Pferdestärken gegen 5 950 Pferdestärken im Vorjahre. Die Stadtbahn Halle hat auch im verflossenen Jahre befriedigende Verkehrsergebnisse erbracht. Die Verhandlungen mit der Halleschen Pferdebahn über Einführung des elektrischen Betriebes sind zum Abschluss gekommen, und mit der Stadtgemeinde ist wegen Verschmelzung beider Unternehmungen und einheitlicher Betriebsführung auf den Bahnnetzen ein Vertrag geschlossen, welcher perfekt wird, sobald die staatliche Aufsichtsbehörde den elektrischen Betrieb auf der jetzt noch mit Pferden betriebenen Strassenbahn genehmigt. Die elektrischen Strassenbahnen in Plauen i/V., in Altenburg und in Königsberg sind dem Betriebe übergeben, auch wurden — zum Theil erhebliche — Erweiterungsanlagen der Strassenbahnen in Christiania, Kiew, Chemnitz und Lübeck betriebsfertig. Die Strassenbahn in Plauen ist zum Zweck der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft gegen Baarzahlung per 1. Januar 1895 verkauft worden. Im Bau befanden sich, ausser den Strassenbahnen in Spandau, Danzig, Kiel, solche in Strassburg, Stuttgart und Bilbao, welche sämmtlich vom animalischen zum elektrischen Betrieb übergingen, ferner die sogleich als elektrische Bahnen konzessionirten Unternehmungen in Leipzig, sowie in Genua und Umgebung. Von diesen wurde die Bahn in Strassburg wenige Tage nach Abschluss des Geschäftsjahres in Betrieb gesetzt; derselbe konnte in Stuttgart auf einem Theil der Strecken Mitte September und in Genua bis fast zur Hälfte des der Societa di Ferrovie Eletteriche e Funicolari gehörenden Netzes Anfang Oktober 1895 begonnen werden. Die Betriebseröffnungen in Spandau und Bilbao stehen in wenigen Monaten, die in Kiel, Danzig und Leipzig in der ersten Hälfte des Jahres 1896 zu erwarten. Der mit einem Kapital von 6 250 000 *M.* gegründeten Leipziger elektrischen Strassenbahn hat die Gesellschaft ihre Konzessionsrechte unentgeltlich übertragen, indem sie den Bau des Unternehmens in Generalentreprise übernahm und sich an dem Konsortium zur Verwerthung der Aktien der Leipziger elektrischen Strassenbahn betheiligte. Das Bahnunternehmen in Genua hat in dem abgelaufenen Geschäftsjahr einen unerwartet grossen Aufschwung dadurch genommen, dass die Direktion der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft die Societa di Ferrovie Elettriche e Funicolari, deren Aktien sie bekanntlich besass, zum Erwerb sämmtlicher Aktien der Societa dei Tramways Orientali veranlasste, einer Gesellschaft, die mit den Konzessionsrechten zum Bau und Betrieb elektrischer Trambahnen für den Osten von Genua und für die Vororte bis Nervi ausgerüstet war. Die Gesellschaft hatte mit dem Bau noch nicht begonnen, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft wird daher ihr Bahnnetz mit dem der Societa di Ferrovie Elettriche e Funicolari zusammen ausbauen und einen einheitlichen Betrieb vorbereiten.

Die zur Zeit mit Pferden betriebene Strassenbahn in Bromberg ist durch Kauf Eigenthum der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft geworden, nachdem letztere die Konzession für den Bau und Betrieb eines Elektrizitätswerkes in dieser Stadt erhalten hatte. Die behördliche Konzession für den Betrieb dieser Bahn mit Elektrizität liegt schon vor. Nach Einführung desselben soll Bahn und Elektrizitätswerk zu einem gemeinsamen Unternehmen verschmolzen werden. Bei Abschluss des Geschäftsjahres hatte die Gesellschaft ferner mit noch 12 Bahnverwaltungen Verträge abgeschlossen, bezw. präliminirt. Neue Konzessionen wurden der Gesellschaft ertheilt für die Städte Magdeburg, Deidesheim und Schmalkalden, sowie für die Kreise Teltow und Niederbarnim (Oberspree).

Der Geschäftsgewinn beträgt 4 035 867 (3 205 981) *M.* An Handlungsunkosten wurden verausgabt 318 915 (345 439) *M.*, an Steuern waren 176 224 (162 697) *M.* zu zahlen, zu Abschreibungen werden 875 275 (578 786) *M.* verwendet, wonach ein Reingewinn von 2 677 318 (2 136 866) *M.* verbleibt.

In der am 2. Dezember 1895 abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der vorgelegte Abschluss nebst Gewinn- und Verlustrechnung für 1894/95 genehmigt und die Dividende auf 11 % (gegen 9 % im Vorjahre) festgesetzt.

Deutsche Reichspost- und Telegraphenverwaltung.

Nach der Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1894 sind im Gebiete der genannten Verwaltung am Schlusse des Jahres 27 398 Postanstalten (gegen 25 985 im Vorjahre) vorhanden gewesen, so dass eine Zunahme um 1 413 Anstalten stattgefunden hat. Telegraphenanstalten waren 13 228 (12 914) vorhanden. In dem Berichtsjahre waren 148 035 Beamte, Unterbeamte usw. vorhanden gegen 142 468 im Vorjahre. Die Zahl der durch die Post beförderten Sendungen beträgt rund 3 288 Millionen gegen rund 3 114 Millionen im Vorjahre, darunter befinden sich rund 1 201 (1 141) Millionen Briefe, 421 (400) Millionen Postkarten, 474 (440) Millionen Drucksachen, 34 (32) Millionen Waarenproben, 91 (86) Millionen Postanweisungen, 6,5 (6,5) Millionen Postauftragsbriefe, 861 (822) Millionen Zeitungsnummern, 63 (57) Millionen aussergewöhnliche Zeitungsbeilagen, 124 (119) Millionen Packete ohne Werthangabe, 2,8 (2,6) Millionen Packete mit Werthangabe und 8,4 (8,4) Millionen Briefe mit Werthangabe. Die Zahl der beförderten Telegramme ist nur mässig gestiegen, wohl infolge der starken

Zunahme des Fernsprechverkehrs. An Telegrammen wurden nur 31,5 Millionen befördert gegen 30,6 Millionen im Vorjahre. Die Zahl der von den Stadt-Fernsprech-Vermittelungsanstalten ausgeführten Vermittelungen ist von 373 auf 425 Millionen, also um 52 Millionen oder um 14 % gestiegen. Der Gesammtwerth der durch die Post vermittelten Geldsendungen belief sich auf 20 123 Millionen Mark gegen 18 669 Millionen Mark im Vorjahre; die Zunahme beträgt also 1 454 Millionen Mark oder 7,8 %. Das Gesammtgewicht der durch die Post beförderten Päckereien ist auf 518 Millionen Kilogramm berechnet gegen 500 Millionen Kilogramm im Vorjahre. Was die Einnahme anlangt, so sind die Gesammteinnahmen des Etatsjahres 1894/95 auf 269 778 002 ℳ. beziffert gegen 256 466 749 ℳ, also über 13 Millionen Mark mehr. Die Gesammtausgaben (einschliesslich der einmaligen Ausgaben von 8 602 437 ℳ. im Jahre 1894/95 und von 9 806 821 ℳ. im Jahre 1893/94) werden auf 249 360 750 ℳ. berechnet gegen 239 776 366 ℳ. im Vorjahre. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 20 417 252 ℳ. gegen 16 690 383 ℳ. im Vorjahre.

Aus der Schweiz.

Simplon-Durchstich.

Der von der Schweizerisch-Italienischen Konferenz über den Simplon-Durchstich am 25. November 1895 in Bern unterzeichnete Vertragsentwurf hat 27 Artikel. Ausser den bereits früher mitgetheilten Hauptbestimmungen sind noch folgende Punkte von Interesse.

Der Minimalradius ist auf 300 m festgesetzt, die Maximalsteigung auf der Nordseite auf 10 ‰, auf der Südseite auf 55 ‰. Jede der beiden Regierungen wird die Projekte der auf ihrem Gebiete liegenden Theilstücke der Eisenbahn festsetzen und genehmigen und deren Ausführung überwachen. Der grosse Tunnel bildet jedoch ein einziges Unternehmen, dessen Ausführung der Kontrole und Ueberwachung des Schweizerischen Bundesrathes unterliegt. Der Italienischen Regierung bleibt das Recht gewahrt, die Arbeiten durch von ihr delegirte Techniker besichtigen zu lassen, um sich von deren regelmässigem Gange zu überzeugen.

Die Ausführung der mit diesem Vertrag verknüpften Bestimmungen über den Bau des grossen Tunnels ist vollständig Sache des Schweizerischen Bundesrathes für das auf Schweizerischem Boden gelegene Stück des grossen Tunnels; bei Fragen, welche das auf Italienischem Gebiete gelegene Stück betreffen, wird er vorher die Italienischen Techniker benachrichtigen. Durch periodische Rapporte werden sich die beiden Regierungen Kenntniss geben von dem Stande der ihrer Kontrole unterstellten Arbeiten.

Die Arbeiten sollen von jedem Theil so geleitet und gefördert werden, dass die Linie zwischen Brigne und Domodossola dem Betriebe übergeben werden kann in spätestens 8 Jahren vom Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden des gegenwärtigen Vertrages an. Diese Frist wird noch genauer bestimmt werden 2 Jahre nach dem Beginn der Arbeiten am grossen Tunnel. — Die in den Schweizerischen und Italienischen Konzessionen wegen Nichtbeachtung der Baufristen des grossen Tunnels vorzusehenden Strafbestimmungen können, sofern sie den Entzug der Konzessionen im Gefolge haben, ohne vorherige Verständigung zwischen den beiden Regierungen nicht ausgesprochen werden.

Erst wenn der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brigne und Domodossola 40 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer erreicht hat, kann die Jura-Simplon-Gesellschaft angehalten werden, das zweite Geleis zu bauen. Verlangt die Italienische Regierung die Legung desselben, so hat sie unmittelbar nach Vollendung der Arbeiten eine Subvention von 10 Millionen Lire zu entrichten und die Doppelspur zwischen Iselle und Domodossola zu legen. Wird die Erstellung der zweiten Spur von der Jura-Simplonbahn aus eigenem Antrieb vorgenommen oder auf Verlangen der Eidgenossenschaft, so ist die Italienische Regierung nur verpflichtet, die zweite Spur zwischen Iselle und Domodossola zu legen. — Der Betrieb der Linie Brigne-Domodossola soll von der Jura-Simplonbahn besorgt werden.

Ueber die Betriebsbedingungen der Theilstrecke Iselle-Domodossola ist eine Spezialvereinbarung in Aussicht genommen. — Für die Strecke Brigne-Iselle sollen die Taxen für Personen- und Gütertransport auf Grund der Schweizerischen Konzessionen festgesetzt werden bei Annahme einer Gesammtlänge von 22 km. Ueber die Anschlüsse der Züge in Brigne und Domodossola soll ein Staatsvertrag vereinbart werden. Die Zahl der in jeder Richtung verkehrenden Personenzüge soll mindestens 4 betragen und mindestens einer soll ein Kurirzug sein. — Die Eisenbahn von Brigne nach Domodossola wird als offene internationale Route erklärt, für beide Länder für den Export und Import und Transit von nicht verbotenen Waaren, wie auch für den Personentransport, sowohl am Tage als bei Nacht, ohne Unterschied der Arbeits- und Festtage, hinsichtlich aller im Fahrplan vorgesehenen Züge. Der Vertragsentwurf enthält schliesslich noch Bestimmungen über den Zoll- und Postdienst. Die beiden Regierungen werden zudem über die durch den vorliegenden Vertrag nicht geregelten Punkte des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Polizei- und Sanitätspolizeidienstes der beiden Staaten gemeinsame Verfügungen aufstellen.

Gotthardbahn.

Die behufs Revision der Statuten im Laufe des Monats Dezember v. J. stattgefundene Generalversammlung war von 42 Stimmberechtigten besucht, welche 25 475 253 Frcs. Aktien repräsentirten und zusammen 1 033 Stimmen abzugeben hatten. Es wurde die vom Verwaltungsrathe beantragte Revision der Gesellschaftsstatuten, durch welche letztere mit den Vorschriften des Bundesgesetzes, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre und die Vertretung des Staates in der Verwaltung der Eisenbahngesellschaften in Einklang gebracht werden, einstimmig genehmigt.

Der Verwaltungsrath beschloss hierauf, auf den 25. Januar d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung zur Vornahme der ihr nach den abgeänderten Statuten zustehenden Wahl von 21 Mitgliedern und des Präsidenten des Verwaltungsrathes einzuberufen.

Der Generalversammlung und dem Verwaltungsrathe wurde von der Direktion Bericht erstattet über die Stellungnahme der Schweizerischen Bahnen zu dem Entwurfe eines Bundesgesetzes, betreffend das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Schweizerische Centralbahn.

Die zur, infolge des Stimmrechtgesetzes erforderlichen, Abänderung der Statuten eingerufene Generalversammlung war von 71 Aktionären mit 28 600 Aktien besucht. Bei der Diskussion der neuen Statuten wurden zwei Abänderungen vorgeschlagen und genehmigt; es wurde die Beschränkung auf 2 000 Stimmen eines einzigen Aktionärs, sowie die Wahl von Vertretern von 5 Kantonen mit Centralbahnstrecken ausser der vom Stimmrechtsgesetze vorgesehenen Zahl fallen gelassen.

Am 21. Dezember 1895 war der Verwaltungsrath der Centralbahn versammelt. Ein Haupttraktandum war die periodische Neuwahl der Mitglieder des Direktoriums. Mit 16 gegen 13 Stimmen wurde nun Präsident Weissenbach nicht mehr gewählt. An seine Stelle als Präsident des Direktoriums tritt Heussler und nun wurde Erismann, bis jetzt Beamter der Rechnungskontrole der Centralbahn, ins Direktorium gewählt.

Mit P. Weissenbach scheidet die bedeutendste Persönlichkeit aus der leitenden Behörde der Centralbahn. Seine Wegwahl erfolgte auf Betreiben verschiedener Grossaktionäre, die sich für die bekannte Broschüre Weissenbach's „Rückkauf oder Expropriation" rächen wollten. Man hat hier die Ueberzeugung, dass diese Herren zur Wahrung ihrer wohlerworbenen Rechte nicht den richtigen Weg wählten. Der Verwaltungsrath bewilligte pro 1896 Kredite für die Bahnhoferweiterung in Olten und die Legung des zweiten Geleises Herzogenbuchsee-Zollikofen.

Ins neue Aktienbuch wurden bis 20. Dezember 1895 34 053 Aktien eingeschrieben, so dass etwa ²/₃ der Aktien vorläufig ohne Stimmrecht sind. Man kann annehmen, dass die eingetragene Zahl Aktien genügt, um der jetzt herrschenden Gruppe von Aktionären die Mehrheit zu sichern.

Centralbahn und Jura-Simplonbahn.

Zwischen diesen beiden Gesellschaften ist ein neuer Vertrag über die Theilung des Verkehres zwischen Basel und Biel einerseits und Basel-Bern-Palézieux andererseits abgeschlossen worden, gemäss welchem 60 % des Personenverkehrs und 64 % des Güterverkehrs der Jura-Simplonbahn zufallen sollen. Bis jetzt wurde der Verkehr halbirt. Der Jura-Simplonbahn wird daraus eine Mehreinnahme von 168 000 Frcs. pro Jahr erwachsen.

In der am 12. Dezember 1895 in Lausanne stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplonbahn wurde die durch das Stimmrechtsgesetz erforderliche Statutenrevision im Sinne der vorgelegten Anträge beschlossen. Ein Antrag der Vertreter des Bundes, die Aktien vor jeder Generalversammlung zu deponiren, wurde abgelehnt.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Schweizerische Bundesrath hat dem von der Direktion der Nordostbahn gemachten Vorschlag, betreffend Zahl der Vertreter des Bundes und der Kantone im Verwaltungsrathe, die Zustimmung ertheilt. Demgemäss vertheilen sich die Mitglieder des Verwaltungsrathes gemäss dem in den

Sitzungen vom 23. und 24. Dezember 1895 vom Verwaltungsrath festgesetzten Gesetzentwurf wie folgt:

	Staatsvertreter	aus den Bürgern der betreffenden Kantone von der Generalversammlung gewählt	zusammen
Bund	4	—	4
Kanton Zürich . . .	4	7	11
„ Aargau . . .	3	4	7
„ Thurgau . .	2	4	6
„ Schaffhausen	1	3	4
„ Zug	1	—	1
„ Glarus . . .	1	—	1
„ Schwyz . . .	1	—	1
„ St. Gallen . .	1	—	1
„ Luzern . . .	1	—	1
„ Baselland . .	1	—	1
frei zu wählen . . .	—	12	12
zusammen	20	30	50

Die neuen Statuten ermächtigen den Verwaltungsrath, eine Quote des nach Ausrichtung einer 5 % Dividende verbleibenden Einnahmeüberschusses zur Beschaffung billiger Wohnungen für die unteren Angestellten in und bei grösseren Verkehrscentren zu verwenden.

Infolge der längeren Unterhandlungen mit Bund und Kantonen konnten die revidirten Statuten noch nicht der Generalversammlung vorgelegt werden. Vorläufig ist der 21. d. Mts. dafür in Aussicht genommen.

Der Verwaltungsrath genehmigte eine Abänderung des Planes für die Linie Thalweil-Zug, bestehend in der Ersetzung von über 2/3 des Viaduktes bei Baar durch einen Damm. Ein bezüglicher Nachtrag zum Bauvertrag wurde ratifizirt.

Zur späteren Anlage eines zweiten Geleises zwischen Neuhausen und dem Bahnhof Schaffhausen erhielt die Direktion Auftrag, das erforderliche Terrain zu expropriiren. Die Direktion wurde ermächtigt, mit der Königlichen Bergwerksdirektion in Saarbrücken über Lieferung pro 1896 von 30 000 t Saarkohlen in Unterhandlung zu treten.

Bis und mit dem 17. Dezember 1895 sind von 160 000 Aktien 64 408 in Namenaktien umgewandelt worden.

Vereinigte Schweizerbahnen.

In der auf den 17. Dezember 1895 angesetzten ausserordentlichen Generalversammlung der Vereinigten Schweizerbahnen waren nur 9 750 Aktien vertreten, wovon 4 900 dem Kanton und der Stadt St. Gallen gehören. Da daher die Versammlung nicht beschlussfähig war, wurde die Frage der Statutenrevision auf eine auf den 23. d. Mts. angesetzte ausserordentliche Generalversammlung vertagt.

Aus Frankreich.

Der Landes-Eisenbahnrath.

Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 31. Januar 1878 wurde der Landes Eisenbahnrath (Comité consultatif des chemins de fer) eingesetzt und durch Verordnung vom 18. September 1893 umgewandelt; die Vollmachten der Mitglieder dauern 2 Jahre. Da nun aber — so leitet das „Journal des transports“ eine bissige Besprechung einer abermaligen Neuordnung ein — die Regierungen ein viel kürzeres Leben haben, so ist es selten, dass derselbe Minister den Pachtvertrag erneuert, den er unterzeichnet hat, und noch seltener, dass sein Nachfolger das, was der Vorgänger gemacht hat, ohne jede Aenderung annimmt. Man ändert also alle zwei Jahre die Einrichtung des Landes-Eisenbahnraths und vermehrt jedesmal, wie billig, die Anzahl der Mitglieder, um dort seine Freunde unterzubringen und ihnen als Neujahrsgeschenk eine Verkehrskarte für alle Netze anzubieten.

Guyot-Dessaigne ist von dieser Ueberlieferung nicht abgewichen; er hat die Anzahl der Mitglieder des Eisenbahnraths von 53 auf 60 gebracht. Von den sieben neuen Mitgliedern vertreten zwei die Binnenschifffahrt und fünf seine Freunde. Ein einziges Mitglied dieses Raths, der sich ironisch auch ferner noch Eisenbahn-Rath nennt, vertritt die Eisenbahnen. Uebrigens ist es tröstlich zu wissen, dass die Tariffragen dort künftig weder besser noch schlechter als früher geprüft werden, und zwar aus dem guten Grunde, weil allein die Menschen sich geändert haben, ohne dass ihrer Fachkenntniss etwas hinzugefügt wird. Die von dem radikalen Ministerium ausgegangene, am 17. Dezember 1895 erlassene neue Verordnung des Präsidenten der Republik, welche diesen grimmigen Spott des (opportunistischen) Fachblattes erregt hat, enthält folgende Bestimmungen:

Art. 1. Der Art. 1 der Verordnung vom 18. September 1893 wird wie folgt geändert: Der Landes-Eisenbahnrath besteht aus 60 Mitgliedern, von denen 4 Mitglieder von Rechtswegen sind und 56 durch Verordnung ernannt werden. Mitglieder von Rechtswegen sind der Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; der Direktor für Strassen, Schifffahrt und Bergwerke im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; der Direktor der Personal- und Rechnungsabtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Direktor der Staatseisenbahnen. Die durch Verordnung ernannten Mitglieder umfassen: 15 Mitglieder der Kammern, davon 5 Senatoren und 10 Abgeordnete; 6 Mitglieder des Staatsraths, Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel und Gewerbe; 2 Mitglieder der Handelskammer von Paris; 4 Mitglieder der Handelskammern der Departements; den Präsidenten des Handelsgerichtshofs der Seine; 2 Vertreter des Finanzministeriums; 2 Mitglieder des Rechnungshofs; 4 Vertreter des Ministeriums für Handel, Gewerbe, Post und Telegraphie; 3 Vertreter des landwirthschaftlichen Ministeriums; 4 Mitglieder der Körperschaft der Brücken und Strassen; 1 Mitglied der Körperschaft der Bergwerke; 2 Vertreter des Bergbaugewerbes; 2 Vertreter der Binnenschifffahrt; 3 Civilingenieure; 1 Mitglied des Instituts der Französischen Aktuare (Civilrichter); 1 Mitglied des ständigen Ausschusses des internationalen Eisenbahnkongresses; den Präsidenten der Rechtskammer der verschiedenen Gewerbe; 2 Arbeiter oder Beamte der Eisenbahngesellschaften.

Art. 2. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit Ausführung der gegenwärtigen Verordnung beauftragt.

Im Anschluss daran vollzieht eine zweite, ebenfalls am 17. Dezember 1895 erlassene Verordnung des Präsidenten der Republik die Ernennungen.

Der technische Betriebs-Eisenbahnrath.

Nach einem neuerdings ergangenen Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten setzt sich der technische Betriebs-Eisenbahnrath (Comité de l'exploitation technique des chemins de fer) aus folgenden Personen zusammen: Orsel (Vizepräsident), Linder, Lorieux, Vicaire, Generalinspektoren der Bergwerke; Collignon, Generalinspektoren der Brücken und Strassen; Bricka, Professor des Eisenbahnwesens an der Schule der Brücken und Strassen; Pérouse, Oberingenieur der Brücken und Strassen; Michal, Artillerie-Oberst, Vorsteher des 4. Büreaus des Generalstabes im Kriegsministerium; Metzger, Direktor der Staatseisenbahnen; Haton de la Goupillière, Direktor der Nationalhochschule der Bergwerke und Mitglied des Instituts; Ernest Mayer, Ehren-Oberingenieur der Westbahngesellschaft; Léauté, Mitglied des Instituts; Reymond, ehemaliger Präsident der Gesellschaft der Civilingenieure; Caël, Generalinspektor der Telegraphen; Gottschalk und Pontzen, Civilingenieure.

Die Prämien der Lokomotivführer.

Durch neuerliche Umstände ist die Aufmerksamkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf die den Lokomotivführern bewilligten Prämien für Zeitgewinn gelenkt worden, und es ist die Frage aufgetaucht, ob es im Interesse der Sicherheit nicht angemessen sei, diese Prämien aufzuheben, weil sie den Lokomotivführer bei Verspätungen veranlassen können, die Fahrgeschwindigkeit ihrer Züge zu übertreiben. Diese Gefahr scheint allerdings abgeschwächt zu werden durch die Bewilligung von Kohlenprämien, welche die entgegengesetzte Wirkung anstreben, sowie durch die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit, welche die Lokomotivführer in keinem Falle überschreiten dürfen; in letzterem Falle ist allerdings Voraussetzung, dass die Schnelligkeit durch selbstthätige Schreibvorrichtungen auf der Maschine, wie sie auf einigen Netzen bestehen, überwacht werden kann. Aber wenn es darauf ankommt, übertriebene Fahrgeschwindigkeiten zu vermeiden, so ist es nicht weniger unerlässlich, Verspätungen vorzubeugen oder ihre Wirkung abzuschwächen, weil sie Verwirrung in den Zugdienst bringen, Beschwerden der Reisenden hervorrufen und Anlasss zu ernsten Unfällen geben können. Bevor daher der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Entscheidung treffen will, hat er die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes durch Rundschreiben vom 2. Dezember 1895 aufgefordert, 1. die Frage der Prämien in ihrer Gesammtheit mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit und 2. die Verallgemeinerung der selbstthätigen Aufschreibvorrichtungen, welche das sicherste Mittel zur Verhütung übertriebener Fahrgeschwindigkeiten sind, mit Rücksicht auf die Einrichtungskosten zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Januar 1896 ab werden die im jetzigen Winterfahrplane auf der Strecke Tennstedt-Herbsleben verkehrenden Züge 126 und 128 um 4 und die Züge 126a und 130 um 7 Minuten später von Tennstedt, und die in umgekehrter Richtung verkehrenden Züge um 7 Minuten früher von Herbsleben befördert.

Erfurt, den 28. Dezember 1895. (65J)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ostpreussische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 8. Januar 1896 n. St. wird ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Heringen von Königsberg Südbahnhof und Pillau nach Stationen der Weichsel-Warschau-Terespoler (einschliesslich Brest-Cholmer, -Prinarew- und Sjedletz-Malkinbahn) der Iwangorod-Dombrowoer und St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn herausgegeben. Druckexemplare sind bei unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof käuflich zu haben.

Direktion. (66H&V)

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 werden die im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarif im Ausnahmetarif 17 enthaltenen Frachtsätze für Baumwollgarne, rohe, für den Verkehr zwischen den Stationen Oberursel des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Görlitz und Zittau des Direktionsbezirks Breslau andererseits aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 31. Dez. 1895. (67)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1896 wird der Ausnahmetarif 11 des Tarifheftes Nr. 4 für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10000 kg auf den Verkehr von Rodingen (Prinz Heinrichbahn) nach Gröditz, Riesa und Zittau (Sächs. Staatsb.) ausgedehnt.

Die Ausnahmesätze betragen:

Von Rodingen (Prinz Heinrichbahn) nach	Mark für 100 kg
Gröditz	1,718
Riesa	1,688
Zittau	2,018

Dresden, den 27. Dezember 1895. (68)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Klassentarif, Theil II, Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und Heft 9 vom 1. Juni 1895. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 treten die auf Seite 314—318 des Theils II, Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und auf Seite 488 des Theils II, Heft 9 vom 1. Juni 1895 vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 44 für die Beförderung von Twisten (baumwollenen Garnen, rohen) ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im Dezember 1895. (69)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Februar k. J. tritt zum vorbezeichneten Verbandstarif, Heft 1, der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Aenderung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Zuckerrübensamen-Transporte im Verkehr zwischen Oesterreichischen Stationen und Paris.) Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1896, gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverband für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehr zwischen Paris (Douane und Reuilly) und	bei Aufgabe von beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	10 000
	Francs Gold für 1 000 Kilogramm	
Austerlitz (Oesterr.-Ung. St. E. G.)	89,75	82,65
Krzenowitz (K. F. N. B.) / Krenowitz T. B. (Oesterr.-Ung. St. E.G.)	89,10	82,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 4. Januar 1896.
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen. (70)

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze.) Für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und zwar:

a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt,
b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,

werden mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1896, nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

Von den Stationen der		nach den Stationen der Französischen Ostbahn Paris (Douane und Reuilly) beziehungsweise umgekehrt — Möbel aus gebogenem Holze: a) verpackt	b) unverpackt
		Francs Gold für 1 000 kg	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Bisenz-Pisek	1. bis zum Schnittpunkte	16,60	16,60
	2. vom "	72,10	72,10
Bistritz a. H.	1. bis zum Schnittpunkte	15,85	15,85
	2. vom "	72,10	72,10
Holleschau	1. bis zum Schnittpunkte	14,55	14,55
	2. vom "	72,10	72,10
Wsetin	1. bis zum Schnittpunkte	19,85	16,20
	2. vom "	72,10	72,10
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.			
Nemotitz	1. bis zum Schnittpunkte	21,50	21,50
	2. vom "	72,10	72,10

Die Theilsätze unter 1 (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht, bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief, die Theilsätze unter 2 (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum bezw. vom Schnittpunkte ergeben.

Zum Zweck der Rückvergütung sind die Frachtbriefduplikate bis längstens Ende März 1897 vorzulegen.

Wien, am 31. Dezember 1895. (71)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

in den Verband, neue Ausnahmetarife für Melasse und Petroleum, sowie Berichtigungen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 31. Dezember 1895. (72)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Die Frachtsätze für Knochenkohle des Ausnahmetarifs 15 zum Russisch-Ostpreussischen Tarif via Grajewo vom 1. Januar 1895 n. St. werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 im Verkehr von Moskau nach Königsberg Südbahnhof und Pillau von 98,76 bezw. 102,20 R. auf 74,05 und 76,67 Rubel, von Jegorjewsk der Moskau-Kasaner Bahn von 108,89 bezw. 112,33 R. auf 81,68 und 84,30 R. herabgesetzt. Gleichzeitig wird die Gültigkeit sämmtlicher Sätze dieses Ausnahmetarifs für den Artikel „Spodium" aufgehoben.

Direktion. (73H&V)

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 gelangen zur Ausgabe:

Nachtrag VII zum Tarifheft Nr. 1
und
Nachtrag VI zum Tarifheft Nr. 2.

Der Nachtrag VII enthält theilweise Ermässigungen und Ergänzungen, der Nachtrag VI Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Mehl.

Die Frachtsätze sind bei der unterfertigten Verwaltung zu erfahren.

München, im Dezember 1895. (74)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Gütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 ermässigen sich die Frachtsätze für die Station Murnau um 0,12 *M.* im Eilgut, 0,10 *M.* im Stückgut und um 0,06 *M.* für 100 kg in den übrigen Klassen, sowie im Ausnahmetarif Nr. 35 für Thonerde etc.

München, im Dezember 1895. (75)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 20. Januar k. J. werden die Stationen Camenz, Heinersdorf, Klotzsche und Patschkau in den vorbezeichneten Verband aufgenommen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 31. Dezember 1895. (76)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 werden die Versicherungsprämien für die von der Deutschen Levantelinie besorgte Versicherung zum grossen Theile ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Verbandsstationen, sowie die Deutsche Levantelinie in Hamburg.

Altona, den 2. Januar 1896. (77)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. Nachtrag VII zum Heft 5 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Januar 1896 und Nachtrag I zum Heft 3 desselben Tarifs kommt am 1. Februar 1896 zur Einführung. Dieselben enthalten direkte Frachtsätze für Niederlahnstein bezw. Rohrbach bei St. Ingbert.

Ferner kommen am 1. Januar 1896 zwischen Colmar-Hütte einerseits und Burgsolms, Giessen und Lollar andererseits direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, welche auch die obigen Tarifnachträge kostenfrei abgeben.

Strassburg, den 31. Dezember 1895. (78)

Mit Gültigkeit vom 8. Januar 1896 n. St. wird für die Beförderung von Heringen von Danzig und Neufahrwasser nach Stationen der Warschauer Eisenbahnen ein Ausnahmetarif eingeführt. Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (79)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

NiederschlesischerSteinkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt. Mit dem 10. d. Mts. werden die Stationen Oberrottenbach, Paulinzella und Singen (Thür.) der Neubaulinie Stadtilm-Saalfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif für den obengenannten Verkehr einbezogen. Die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 3. Januar 1896. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehr bleibt der bisherige Frachtsatz für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von Trebnitz i. d. Mark nach Rüdersdorf mit 0,14 *M.* für 100 kg bis auf weiteres in Kraft.

Bromberg, den 4. Januar 1896. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Gruppe V. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Heft 2 des Gütertarifs der Gruppe V für den Verkehr zwischen Lichtenfels und den Stationen der Strecken Neudietendorf-Stadtilm, Apolda-Gotha-Silberhausen, Bufleben-Grossenbehringen, Ballstädt-Tennstädt, Erfurt-Kleinfurra, Erfurt-Oberröblingen a. d. Helme nebst Zweigbahnen nach Allstedt und Frankenhausen (Kyffh.), Arbern-Nebra und Straussfurt-Olbersleben ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 3. Januar 1896. (82)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Januar 1896 treten im **Staatsbahn - Königsberg - Cranzer Gütertarif** für den Verkehr zwischen Hardenberg einerseits und Cranz, Gr. Raum, Königsberg i/Pr. C. B. und Laptau andererseits direkte Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen in Kraft; dieselben sind bei diesen Stationen zu erfahren.

Königsberg, den 31. Dez. 1895. (83)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Stationen Domanin und Ostrowo unseres Bezirkes werden mit sofortiger Gültigkeit in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe) als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 4. Januar 1896 (84)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung roher und gefärbter Baumwolle in Sendungen von mindestens 5000 und 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung hierfür treten am 15. Januar d. J. die nachverzeichneten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

km	Von Werdau nach	a 5000 kg	b 10000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
139	Rossbach i/Böhmen	0,98	0,89

Dresden, den 2. Januar 1896. (85)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg etc. Vom 5. Januar 1896 ab wird die an der Strecke Konitz-Nakel des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg gelegene Haltestelle Zempolnothal in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Für Sendungen nach Zempolnothal kommen die gleichen Frachtsätze zur Erhebung, welche für die Station Zempelburg in dem bezüglichen Tarife vorgesehen sind.

Breslau, den 31. Dezember 1895. (86)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1896 gelangt

1. zum Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliches Heft D (Galizien) vom 1. April 1895,
2. zum Getreide-Ausnahmetarif, Theil III Heft 4 (Galizien) vom 1. April 1895 und
3. zum Anhang zu Theil III Heft 4 vom 1. April 1895

jeweils der I. Nachtrag zur Einführung.

Abdrücke dieser Nachträge, welche Aenderungen und Ergänzungen des entsprechenden Haupttarifes bezw. Anhanges enthalten, sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

München, im Januar 1896. (87)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide usw. (Ausnahmetarif Nr. 1 auf Seite 33 bis 43 des Elbeumschlagtarifes für Ungarn vom 1. September 1893) tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen und für die in demselben aufgeführten Nordungarischen Stationen im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1896 eine Refaktie von 15 ₰ für 100 kg ohne Rücksicht auf den jeweiligen Kursstand in Kraft.

Wien, am 1. Januar 1896. (88)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch - Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für Sodatransporte von Varangeville-St. Nicolas nach Bukarest. Für Sendungen von Soda (Carbonate de Soude) von Varangeville-St. Nicolas, Station der Französischen Ostbahn, nach Bukarest werden bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1896 bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

	Francs Gold für 1000 kg
Varangeville-St. Nicolas-Bukarest Nord	89,05
Varangeville-St. Nicolas-Bukarest filaret	89,75

Wien, am 3. Januar 1896. (89)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Ruhrkokstransporte. Die im Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 3 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes unter Pos. 3 enthaltene Bestimmung wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896, wie folgt, abgeändert:

„Bei Aufgabe einer Mindestmenge von 30000 t Koks innerhalb Jahresfrist wird im Verkehr zwischen den im Ausnahmetarif 16 enthaltenen Deutschen Stationen einerseits und Stationen der in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen und Salzburg gelegenen Linien der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft andererseits folgende Frachtermässigung im Rückvergütungswege gewährt und zwar:

a) im Verkehr von Camen und Unna-Königsborn ein Nachlass von 0,22 M. für 100 kg und
b) im Verkehr von den übrigen Koksversandstationen ein solcher von 0,24 M. für 100 kg.

Hierbei ist bedungen, dass
1. Sendungen nach den mit direkten Frachtsätzen ausgerüsteten Stationen direkt abgefertigt werden müssen;
2. in Ermangelung direkter Frachtsätze bis zur Bestimmungsstation Umkartirung auf einer im Ausnahmetarif 16 enthaltenen Station zu erfolgen hat.

Die Rückvergütungsgesuche sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe an die Königliche Eisenbahndirektion in Essen zu richten."

Wien, am 3. Januar 1896. (90)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 17. Auslosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 M.: 46 70 103 156 176 182 214 242 715.

Littera B zu 2000 M.: 1069 1218 1253 1328 1343 1452 1491 1799 1830 1841 1882 1919 1966 2193 2458.

Littera C zu 1000 M.: 2517 2642 2651 2835 2876 3045 3108 3200 3291 3361 3574 3631 3771 3781 3858 4118 4132 4200 4249 4353 4734 4961 5011 5016 5026 5057 5321 5374.

Littera D zu 500 M.: 5598 5628 5790 5936 5947 5949 5964 6005 6046 6121 6404 6435 6452 6711 6738 6977 7145 7270 7364 7389 7505 7539 7600 7627 7717 7771 7921 8020 8231 8445 8517 8651 8677 8918 8944 9071 9200 9613 9641 9696 9721 9814 9899 9963 10131 10368 10599 10637 10704 10793 10939 10947 11029 11061 11142 11305.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie III Nr. 2 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 15. Ausloosung (4. Januar 1894):
Littera C Nr. 3716 à 1000 M.
" D " 6607 u. 8486 à 500 M.

b) von der 16. Ausloosung (3. Januar 1895):
Littera A Nr. 361 à 3000 M.
" C " 3368 u. 5220 à 1000 M.
" D " 6639 7731 8025 u. 10200 à 500 M.

Die eingelösten Obligationen nebst den zugehörigen Kupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 4. Januar 1896. (91)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Kohlenstiften zu Bogenlampen für elektrische Beleuchtungsanlagen für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Mittwoch, den 29. Januar 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 M. portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 53 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 19. Februar 1896.

Kattowitz, den 3. Januar 1896. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Betriebsmaterialien, und zwar: Holzkohlen, Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Plombenschnur, Lampendochte, Fackeln, Wasserstandsgläser, Lampenglocken, Graphit, Hanf, Lampencylinder, Zugleinen, Plomben, Putzcrem, Putzpulver für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Montag, den 20. Januar 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 M. portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 53 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1896.

Kattowitz, den 30. Dezember 1895. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 4. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Januar 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Württemberg.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Eisenbahnministerium und die K. K. Oesterreich. Staatsb.
Verstaatlichung der Nordwest-, Elbethal- u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
Konzessionsurkunde für die Schneebergbahn.
Behandlung der von Eisenbahnen übersetzten Strassenparzellen.
Konzessionirung einer elektrisch. Strassenbahn in Miskolcz.
Uebersetzung d. Ung. Viehpässe.
Tariferhöhung auf den Ungar. Staatsbahnen.
Blitzzug Wien-Prag-Bodenbach.
Verkehrsanlagen u. elektrische Bahnen in Wien.
Einlösung der Böhm. Westbahn.
Einlösung der Mähr. Grenzbahn.
Betriebseröffnungen.
Eröffnung von Haltestellen.
Aenderung von Stationsnamen.
Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Stationen und Haltestellen.
Der Kondukteur.
Weihnachtsfeier und Neujahrsbeförderungen bei den Oesterr. Staatsbahnen.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Konzessionsertheilung.
Konzessionsübertragung.
Lokal- und Strassenbahnen im I. Halbjahr 1895.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Personen- und Güterverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg.*)

I.

Am 22. Oktober 1845 wurde in Württemberg die erste Eisenbahnstrecke eröffnet. Anlässlich der fünfzigsten Wiederkehr des Jahrestages dieses für das Land hochbedeutsamen Ereignisses ist, wie in dem in der Nr. 85, S. 759, Jahrg. 1895 d. Ztg. enthaltenen Bericht über die stattgehabte Jubelfeier in Kürze schon mitgetheilt wurde, eine Denkschrift über die Entwickelung des Württembergischen Eisenbahnwesens der Oeffentlichkeit übergeben worden, welche den Dr. jur. Supper, Inspektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zum Verfasser hat. Der Auftrag zur Abfassung des Werkes ist seitens des Königlichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ertheilt worden. Der Verfasser hat sich seiner nicht leichten Aufgabe in trefflicher Weise entledigt, und es hat denn auch das schön ausgestattete Buch nicht allein in Fachkreisen eine sehr günstige Aufnahme gefunden.

Der Verfasser sagt im Vorwort, die Denkschrift erhebe keinen Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung der Entwickelung des gesammten Württembergischen Eisenbahnwesens, sie wolle vielmehr nur das Wesentliche dieser Entwickelung unter Vermeidung von kritischen Betrachtungen zusammenfassen. Hierzu stand dem Verfasser das amtliche Material zur Verfügung. Die Abbildungen im Text sowie die Unterlagen zu den Abhandlungen über den „Schienenweg und die Hochbauten“ und über die „Betriebsmittel“ wurden von dem bautechnischen und dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion geliefert.

Als Titelbild ziert die Schrift das Bildniss des Ministerpräsidenten und Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten, Dr. Freiherrn von Mittnacht. Von den weiteren Illustrationen sind hervorzuheben: die Abbildungen vom Stuttgarter Bahnhof, der Bahnhöfe Friedrichshafen, Hechingen, Möckmühl, Waldsee, Alpirsbach, Esslingen, der Brücken über den Neckar bei Cannstatt, der Jagstbrücke bei Domeneck, der Donaubrücke bei Ulm, des Engviadukts bei Bietigheim, des Neckarviadukts bei Cannstatt, der Donaubrücke bei Fridingen, der Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart, Darstellungen der verschiedenen Wagensysteme, Schwellen- und Schienenprofile usw. Der Text gliedert sich in eine geschichtliche Einleitung und 6 beschreibende Abschnitte nebst Anlagen. Es werden darin behandelt die Organisation der Eisenbahnverwaltung, der Eisenbahnbau, der Eisenbahnbetrieb, der Eisenbahnverkehr, das Eisenbahnpersonal, endlich die Privatbahnen.

In der **Einleitung** ist nach einem kurzen Rückblick auf die Anfänge des Eisenbahnwesens überhaupt zunächst darauf

*) Denkschrift zum fünfzigsten Jahrestage der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845. Bearbeitet von Dr. jur. Supper, Inspektor bei der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Mit 59 Abbildungen. Stuttgart. Druck und Verlag von W. Kohlhammer. 1895.

hingewiesen, dass sich in Württemberg König Wilhelm I., der um die Wohlfahrt seines Landes hochverdiente Fürst, mit der Vervollkommnung des Verkehrswesens durch Eisenbahnen schon zu einer Zeit beschäftigt hat, in der dieselben in Deutschland noch nicht allgemeine und lebhafte Theilnahme zu erregen angefangen hatten. Nach verschiedenen, auf seine Privatkosten vorgenommenen Studien über Kanalverbindungen zwischen Neckar, Donau und Bodensee beauftragte der König im Jahre 1830 eine aus administrativen und technischen Beamten zusammengesetzte Kommission mit der Begutachtung der Frage der Einführung verbesserter Verbindungswege auf den Hauptverkehrslinien Württembergs. Das im Jahre 1834 erstattete Gutachten dieser Kommission bezeichnete eine Eisenbahn als dasjenige Verkehrsmittel, auf das zunächst Bedacht zu nehmen sein werde. Das Gutachten der Kommission traf mit der lebhaften Anregung des Gedankens an den Bau von Eisenbahnen in Deutschland zusammen, wo allenthalben Gesellschaften für ihre Errichtung sich bildeten. Im Jahre 1835 entstand auch in Stuttgart eine Aktiengesellschaft zur Erstellung einer Eisenbahn von Stuttgart nach Cannstatt oder Berg. Zu gleicher Zeit trat in Ulm eine Gesellschaft zusammen, welche eine Eisenbahn von Cannstatt nach Ulm und von da nach Friedrichshafen plante. Eine im Jahre 1836 gebildete „Württembergische Eisenbahngesellschaft" fasste den Plan einer Bahn zwischen Heilbronn, Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen ins Auge. Nachdem bereits 9,5 Millionen Gulden Aktien gezeichnet waren, trat eine Stille in der Bewegung ein, ein Theil der angemeldeten Kapitalien wurde zurückgezogen, weil die Kosten der Bahn nach den inzwischen vorgenommenen Untersuchungen sich viel bedeutender herausgestellt hatten als früher veranschlagt worden war. Da überdies die Konzessionsertheilung seitens der Regierung nicht erfolgte, löste sich die Gesellschaft als solche im Jahre 1838 auf, und es trat an ihre Stelle ein Verein, der sich die Aufgabe stellte, das Eisenbahnwesen in Württemberg zu fördern und die Regierung in dieser Hinsicht zu berathen. Der Verein hat in der Folge der Regierung manche schätzenswerthen Dienste geleistet.

In der Kammer der Abgeordneten wurde die Frage des Baues von Eisenbahnen in Württemberg zum ersten Mal im Jahre 1835 durch einen Antrag des ritterschaftlichen Abgeordneten von Cotta in Anregung gebracht. Der Antrag, welcher eine weitere Erörterung nicht fand, ging dahin, die Regierung zu bitten, sie möchte die erforderlichen Vorarbeiten zur Anlegung von Eisenbahnen vornehmen lassen.

Die lebhafte Agitation, welche durch die Eröffnung der Lokomotivbahn Nürnberg-Fürth am 7. Dezember 1835 noch gesteigert wurde, ermunterte die Regierung, die Frage des Baues von Eisenbahnen in Württemberg weiter zu behandeln. Zunächst stellte sie in den Hauptfinanzetat für 1836/39 einen Betrag von 100 000 Gulden ein, der dem Ministerium des Innern zur Förderung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen aus den Mitteln der Restverwaltung zugestellt werden sollte. Nach anstandsloser Bewilligung dieser Summe durch die Stände wurden gründliche Terrainaufnahmen vorgenommen und detaillirte Pläne und Kostenanschläge für eine Bahn gefertigt, die, den damals bestehenden Hauptverkehrsadern folgend, von Cannstatt als ihrem Mittelpunkt ausging und die Richtung nach der Donau und von da an den Bodensee einerseits, sowie nach Heilbronn und nach der Westgrenze des Landes gegen Bruchsal und Pforzheim andererseits einschlug, wo ein Anschluss an die von der Badischen Regierung projektirte Bahn durch das Rheinthal von Mannheim nach Basel in Aussicht genommen war. Ausserdem verwendete man die bewilligten Mittel zur Versendung inländischer Techniker nach Grossbritannien, Irland, Belgien und Frankreich, damit diese sich dort die erforderlichen praktischen Kenntnisse im Eisenbahnbau verschafften.

Wie die Württembergische Regierung von sämmtlichen Deutschen Regierungen zuerst dem Eisenbahnwesen in umfassender Weise ihre Aufmerksamkeit zugewendet hat, so hat sie auch später nicht versäumt, die ihr im Württembergischen Interesse vorläufig angemessen erscheinenden weiteren Maassnahmen zu ergreifen. Am 7. März 1842 brachte sie einen Gesetzentwurf ein, wonach Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollten und zur Bestreitung des Aufwandes in der Finanzperiode 1842/45 ein Staatsanlehen von 3 200 000 Gulden in Aussicht genommen war. Der Vorschlag der Regierung ging dahin, in Anlehnung an die bereits früher untersuchten Linien auf Staatskosten zu bauen: eine westöstliche Linie zur Verbindung des Rheins mit der Donau und zwar von einem zur Einmündung in die Badische Rheinbahn noch zu bestimmenden Punkt über Cannstatt durch das Filsthal nach Ulm, eine Linie an den Bodensee zur Verbindung von Friedrichshafen mit Ulm, endlich die Heilbronner Bahn zur Verbindung Heilbronns und des nordöstlichen Landestheiles mit der westlichen Hauptbahn. Sonstige Strecken, deren Bau sich als wünschenswerth darstellen würde, sollten der Privatunternehmung überlassen bleiben.

Mit der Vornahme der technischen Untersuchung der Bahnrichtungen waren im Jahre 1836 Generalmajor von Seeger und Oberbaurath Bühler betraut worden, welche bei ihren mit grosser Geschicklichkeit ausgeführten Plänen den damals in England geltenden Grundsätzen entsprechend Steigungen von nicht mehr als 1:200 und Krümmungshalbmesser von nicht unter 573 m zur Anwendung brachten. Die Entwürfe wurden sodann der Prüfung eines mit dem Eisenbahnbau vertrauten auswärtigen Technikers, des Generalinspektors Negrelli der Oesterreichischen Ferdinands-Nordbahn unterworfen. Das Ergebniss der Prüfung legte Negrelli in einem im Jahre 1842 erstatteten Gutachten nieder, worin er sich für die Bauwürdigkeit der geplanten Bahnen aussprach, die in Aussicht genommene Bahnrichtung mit geringen Abänderungen als zweckmässig anerkannte, namentlich für die vielfach angefochtene Führung der Ostbahn durch das Filsthal und über die Alb nach Ulm statt durch das Remsthal eintrat. Dabei schlug er jedoch beim Albübergang Steigungen bis 1:90 und Krümmungshalbmesser bis 156,25 m (500 Fuss) vor, um die Bahnlinien mehr dem Terrain anzupassen und nicht durch grosse Anlagekosten, welche die von Bühler geplanten tiefen Einschnitte, Tunnel und Viadukte im Gefolge gehabt hätten, die Bahn ihrer Ertragsfähigkeit zu berauben.

In der Kammer der Abgeordneten waren die Ansichten über die Frage des Eisenbahnbaues ebenso sehr getheilt wie im Publikum. Es gab drei Strömungen: Die einen wollten Eisenbahnen überhaupt nicht unter Berufung darauf, dass Württemberg ein ackerbautreibendes Land sei, das wenig Gewerbe, wenig Handel habe, weshalb ein Bedürfniss zu Eisenbahnen nicht vorliege; ausserdem befürchteten sie, dass durch die Einführung der Eisenbahnen verschiedene Gewerbe, namentlich dasjenige der Frachtfuhrleute, zu Grunde gerichtet, und Gegenden, die entfernt von den Eisenbahnen sich befinden, veröden würden. Sie wollten aber insbesondere keine Staatsbahnen, weil nach ihrer Meinung die Eisenbahnen nur geringe Vortheile brächten, die eine grössere Belastung der Steuerpflichtigen, namentlich der von den Eisenbahnen entfernt wohnenden, nicht rechtfertige. Andere vertraten die Ansicht, dass mit dem Bau erst zu beginnen sei, wenn die Anschlüsse an die Nachbarstaaten gesichert wären, da der innere Verkehr keiner Eisenbahnen bedürfe und der äussere Verkehr durch eine Eisenbahn nichts gewinne, die an der Landesgrenze nicht fortgesetzt werde. Die dritte Strömung, welcher der grössere Theil der Abgeordneten angehörte, war im grossen und ganzen mit dem Gesetzentwurf der Regierung einverstanden. Es war eine schwierige Aufgabe im Widerstreit dieser verschiedenen Ansichten und Interessen zu einem festen und entscheidenden Urtheil zu gelangen. Nach langwierigen Verhandlungen, die sich vom Januar bis März 1843 hinzogen, kamen endlich auch von der Kammer der Standesherren gebilligte Beschlüsse zustande, die sich für den sofor-

tigen Bau von Eisenbahnen aussprachen und insofern vor dem Regierungsentwurf auszeichneten, als durch sie die Frage der Konzessionirung von Privatunternehmungen eine eingehende Regelung erfuhr. Den Beschlüssen der Ständeversammlung wurde am 3. April 1843 die Genehmigung des Königs ertheilt und das hiernach redigirte Gesetz vom 18. April 1843, betreffend den Bau von Eisenbahnen, am 22. desselben Monats verkündigt.

Nach diesem, für das Eisenbahnwesen in Württemberg grundlegenden Gesetz sind die Hauptbahnen, unter denen man diejenigen Linien verstand, die den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze und mit Heilbronn verbinden, auf Staatskosten zu bauen. Die Erbauung von Zweigeisenbahnen durch Privatunternehmer unterliegt der Konzession der Regierung, welche an diejenigen Bedingungen geknüpft wird, welche erforderlich sind, um das Aufsichtsrecht des Staats über den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn genügend sicher zu stellen. Den Privatunternehmern einer Zweigbahn kann je nach Verhältniss der letzteren zu dem allgemeinen Landesinteresse mit ständischer Zustimmung eine Zinsengarantie bis zu 3,5 % des Anlagekapitals auf einen bestimmten Zeitraum zugestanden werden. Die Garantie tritt jedoch, wenn nichts anderes festgesetzt ist, auch schon innerhalb des für ihre Dauer bestimmten Zeitraums ausser Wirkung, falls die Bahn 10 Jahre hintereinander durchschnittlich einen Reinertrag von mindestens 4 % abgeworfen hat. Solche subventionirte Bahnen sollen gehalten sein, auf Ansinnen der Regierung, welches ständische Zustimmung zur Voraussetzung hat, die Bahn nach 25jährigem Betrieb gegen einfache Erstattung des wirklichen Anlagekapitals oder früher gegen einen Zusatz von 15 % zu demselben an den Staat abzutreten. Bei nicht subventionirten Privatunternehmen soll die Verbindlichkeit zur Abtretung eintreten nach 25jährigem Betrieb gegen Erstattung des einfachen Anlagekapitals, zu dem bei einer Abtretung vor dem Ablauf eines 50jährigen Betriebs ein Zuschuss bis zu 10 % gewährt werden kann; das Ansinnen auf Abtretung ist auch hier an die ständische Zustimmung geknüpft. Um die Ungleichheiten zu mildern, die dadurch entstanden, dass man gewissen Landestheilen auf Staatskosten Vortheile zuwendete, wurde in dem Gesetz der Bau von Kunststrassen auf Staatskosten in den entlegeneren Bezirken zu ihrer erleichterten Verbindung vorgesehen. Das Gesetz von 1843, welches heute noch in Kraft ist, stellt sich somit auf den Boden des sogen. gemischten Systems, d. h. des Nebeneinander von Staats- und Privatunternehmungen. Thatsächlich wurden aber alle Bahnen, welche die Verbindung des Landes mit Nachbarländern oder verschiedener Landestheile mit einander zu vermitteln bestimmt waren, somit sämmtliche Hauptverkehrslinien vom Staate hergestellt. Württemberg hat hiernach von Anfang an die Prinzipien des Staatsbahnsystems in weitem Umfange zur Geltung gebracht. Die Konsequenzen dieses Grundsatzes sind jedoch nicht soweit erstreckt worden, dass der Privatbahn-Bau und -Betrieb völlig ausgeschlossen wurde; solange vielmehr die Hauptbahnlinien noch nicht vollständig erstellt waren, hat sich der Staat gegen den Bau von Bahnen rein lokaler Bedeutung ablehnend verhalten und denselben der Privatunternehmung überlassen. Erst neuerdings ist er auch dem Lokalbahnbau nach Maassgabe der Opferwilligkeit der Interessenten näher getreten, ohne jedoch die Privatunternehmung prinzipiell auszuschliessen. Es sind übrigens nur wenige solcher privaten Lokalbahnen entstanden, auch hat eine Subventionirung derselben durch Gewährung einer Zinsengarantie, wie sie das Gesetz von 1843 vorsieht, nicht stattgefunden. Die Unterstützungen dieser Unternehmungen durch den Staat beschränkten sich in der Regel auf die unentgeltliche Gestattung des Anschlusses an die Staatsbahn und auf die unentgeltliche Mitbenutzung der auf der Anschlussstation vorhandenen Anlagen und Einrichtungen sowie der betreffenden Staatsstrassen. Nur die erste Privatbahnunternehmung in Württemberg, die Kirchheimer Eisenbahngesellschaft, hat eine günstigere Behandlung erfahren, als die späteren derartigen Unternehmungen, sofern ihr zu mässigem Satz verzinsliche Darlehen gewährt wurden, sowie älteres Fahrbetriebsmaterial zu einem niederen Anschlag überlassen und die Mitbenutzung einer Staatsbahnstrecke gestattet worden ist.

Im ersten Abschnitt des Werkes ist die **Organisation der Eisenbahnverwaltung** behandelt. Am 15. Juni 1843 erfolgte die Errichtung einer Eisenbahnkommission, welche dem Ministerium des Innern, welches auch die Vorarbeiten zu dem Bau von Eisenbahnen vorgenommen hatte, untergeordnet wurde. Nach dem Rücktritt des dem Staatsbahnbau abgeneigten Finanzministers Herdegen wurde durch Königliche Verordnung vom 29. September 1844 die Leitung des Eisenbahnwesens dem Ministerium des Innern abgenommen und an das Finanzministerium, welchem bisher schon die Anschaffung der erforderlichen Geldmittel obgelegen hatte, überwiesen. Am 17. Juli 1851 wurde für die obere Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen in Württemberg, sowie zur Vermittelung einer engen Verbindung dieser Verkehrsanstalten unter sich eine Centralbehörde für die Verkehrsanstalten gebildet, welche sich in 3 Unterabtheilungen theilte, die Eisenbahnkommission für die unmittelbare Leitung des Baues, Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen, die Postkommission für die unmittelbare Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Posten, das Telegraphenamt für die unmittelbare Leitung der Einrichtung, des Betriebes und der Verwaltung der Telegraphen. Sowohl der Centralbehörde als der Eisenbahnkommission und der Postkommission wurden die Rechte und Pflichten eines Landeskollegiums beigelegt. Infolge der Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues im Jahre 1858 war die Bildung einer besonderen Kollegialstelle für die Leitung der bevorstehenden Eisenbahnbauten Bedürfniss, es wurden demgemäss durch Königliche Verordnung vom 8. November 1858 an Stelle der Eisenbahnkommission zwei Sektionen, die Eisenbahnbaukommision und die Eisenbahndirektion gesetzt, so dass nunmehr 4 Unterabtheilungen der Centralbehörde bestanden. Die unmittelbare Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Bodenseedampfschifffahrt und der Neckardampfschifffahrt war Sache der Centralbehörde, von der sie später an die Eisenbahndirektion übergegangen ist. — Die Bodenseedampfschifffahrt, früher in Händen einer Aktiengesellschaft, befand sich nach Ankauf sämmtlicher Aktien für den Staat seit 1854 im Staatsbetriebe. Die Neckardampfschifffahrt war 1857 in das Eigenthum und in die Verwaltung des Staates übergegangen, ihr Betrieb ist im Jahre 1870 nach der Eröffnung der Bahnstrecke Jagstfeld-Heidelberg eingestellt worden.

Wegen der infolge des Fortschreitens des Bahnbaues, namentlich seit dem Jahre 1864, immer dringender werdenden Frage der Erzielung weiterer Anschlüsse an die Nachbarbahnen, deren Erledigung mannigfache Verhandlungen mit den Nachbarstaaten nothwendig machte, erschien es zweckmässig, die Leitung der Verkehrsanstalten von dem Finanzministerium an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu überweisen; eine diesbezügliche Königliche Verordnung erging am 21. Oktober 1864. Die Centralbehörde für die Verkehrsanstalten mit ihren 4 Sektionen bildete von da an eine Abtheilung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten. Als im Jahre 1873 der Minister der Justiz auch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten übernahm, war es bei der Zahl und Wichtigkeit der nunmehr in einer Hand vereinigten Geschäfte zweifelhaft, ob überhaupt die Verbindung der Verkehrsanstalten mit dem auswärtigen Ministerium werde erhalten bleiben können. Gegen die Uebertragung der Leitung der Verkehrsanstalten an ein anderes Ministerium sprachen jedoch vornehmlich die wichtigen Beziehungen des Eisenbahnwesens zum Reich. Es war aber nicht mehr zu umgehen, dass

eine entsprechende Organisation der bestehenden Verhältnisse ins Auge gefasst und an die Stelle eines theilweise blos faktischen, theilweise blos scheinbaren und unklaren Zustandes eine für alle Betheiligten klare und die Thätigkeit der bestehenden Organe in ihrer Wahrheit darstellende Organisation gesetzt wurde. Diese Organisation fand man in der Errichtung einer Generaldirektion der Verkehrsanstalten, anknüpfend an das, was anderwärts, insbesondere in Bayern, Sachsen und Baden, unmittelbar anknüpfend aber auch an das, was in Württemberg schon thatsächlich bestand. Diese neue Organisation ist durch die Königliche Verordnung vom 28. Juni 1875 ins Leben gerufen worden. Hiernach stand die obere Leitung und Aufsicht über die Verkehrsanstalten in ihrem ganzen Umfange dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, zu. Für die Besorgung der auf die unmittelbare Leitung und Verwaltung, sowie auf den Betrieb der Verkehrsanstalten bezüglichen Geschäfte wurde eine dem Ministerium unmittelbar untergebene Behörde, die Generaldirektion der Verkehrsanstalten eingesetzt. Im Jahre 1878 wurde der Generaldirektion zum Zweck einer regelmässigen Vertretung der Interessen des Handels und der Gewerbe, sowie der Landwirthschaft ein berathender Ausschuss von Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft beigegeben, welcher in wichtigen, diese Zweige des wirthschaftlichen Lebens berührenden Fragen des Verkehrswesens gutachtliche Aeusserungen abzugeben hatte.

Die gegenwärtige, aus Anlass der Verabschiedung des Etats 1881/83 von den Ständen genehmigte Organisation der Centralverwaltung beruht auf der am 1. April 1881 in Kraft getretenen Königlichen Verordnung vom 20. März 1881. Das Wesentliche der Aenderung besteht, abgesehen von der Erweiterung des Geschäftskreises des Ministeriums, darin, dass die Generaldirektion der Verkehrsanstalten in Wegfall kam und die bisherige Eisenbahnbaukommission und Eisenbahndirektion zu einer unmittelbar dem Ministerium unterstellten Behörde, der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, vereinigt wurde. Nach der eben erwähnten Königlichen Verordnung ist für die obere Leitung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten eine Abtheilung für die Verkehrsanstalten gebildet. Die Gegenstände, welche der Entscheidung des Ministers unterliegen, sind in der Verordnung bestimmt.

Zur Begutachtung derjenigen Gegenstände, welchen eine allgemeine Bedeutung für mehrere Dienstzweige zukommt, oder die sonst von grösserer Wichtigkeit sind, ist dem Ministerium ein Rath der Verkehrsanstalten beigegeben. Derselbe wird durch den Staatsminister berufen, er besteht aus den Präsidenten und Abtheilungsvorständen der Direktivbehörden, einem vortragenden Rath des Ministeriums, sowie 6 weiteren Mitgliedern der Direktivbehörden. Bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen bestehen 3 Abtheilungen und zwar bis zum Jahre 1890 eine Betriebsabtheilung, eine Verwaltungs- und Bauabtheilung und eine Rechnungsabtheilung, seit 1. April 1890 eine Verwaltungsabtheilung, eine Bauabtheilung und eine Betriebsabtheilung. Im Anschluss an die Königliche Verordnung vom 20. März 1881 ist durch Königliche Verordnung vom gleichen Tage an Stelle des berathenden Ausschusses von Vertretern des Handels und der Gewerbe, sowie der Landwirthschaft ein aus Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft bestehender Beirath der Verkehrsanstalten gebildet worden. Die Aufgabe des Beiraths ist es, an das Ministerium in wichtigen, Handel, Gewerbe und Landwirthschaft berührenden Fragen des Verkehrswesens gutachtliche Aeusserungen abzugeben, auch kann er Wünsche und Beschwerden aus jenen Interessentenkreisen zur Kenntniss des Ministeriums bringen.

Die Organisation der Stellen des äusseren Dienstes hat seit ihrem Bestehen wesentliche Aenderungen nicht erfahren; wenn Aenderungen vorgenommen wurden, handelte es sich in der Regel um eine andere Eintheilung der Bezirke, um Vermehrung oder Verminderung der Stellen oder um Aenderung ihrer Amtsbezeichnung; hier und da wurde auch die Zuständigkeit der einzelnen Stellen in verschiedenen Beziehungen theils eingeschränkt, theils erweitert.

Für den Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst bestehen Betriebsbauämter, deren Länge zwischen 47 und 85 km schwankt. Den Betriebsbauämtern — besetzt mit Betriebsbauinspektoren — sind zunächst untergeben die Bahnmeister, Oberbahnwärter und sonstigen Wärter.

Zur Durchführung des Fahrdienstes und des Abfertigungsdienstes bestehen Bezirksstellen (Betriebsinspektionen, bis zum Jahre 1881 Bahnhofinspektionen genannt) und Lokalstellen (Bahnhofverwaltungen I. und II. Klasse, Stationsmeister, Haltestellen, Haltepunkte). Die Bezirke der Betriebsinspektionen umfassen Strecken von 97 bis 210 km Länge. Die Betriebsinspektoren sind gleichzeitig Vorstände derjenigen Stationen, an denen sie ihren Amtssitz haben. Die Bahnhofverwaltungen I. Klasse sind nicht wie die übrigen Lokalstellen einer Betriebsinspektion, sondern unmittelbar der Generaldirektion unterstellt.

Die Beaufsichtigung des Zugförderungsdienstes lag bis zum Jahre 1891 den Vorständen der Lokomotivwerkstätten ob. Jetzt ist er von dem Werkstättendienst abgetrennt. Die mit der Leitung des Zugförderungsdienstes betrauten Beamten führen den Titel Maschineninspektor und sind dem Ober-Maschinenmeister bei der Generaldirektion, welchem die Leitung des gesammten Zugförderungsdienstes zukommt, unterstellt. Für den Werkstättendienst bestehen Lokomotivwerkstätten und eine Wagenwerkstätte je mit einem Maschineninspektor als Vorstand. Für den Eisenbahnbau wurden von Anfang an nach Bedarf besondere Dienststellen (Eisenbahnbauämter, Bahnbausektionen, Hochbausektionen, Bahnhofbauämter, Bahnhofbaubüreaus) errichtet.

Dem Abschnitt ist eine Tabelle über die seitherigen Departementschefs, die Vorstände und Mitglieder der Direktivbehörden beigefügt.

Von den Ministern sind zu nennen: Dr. v. Schlayer, v. Gärttner, v. Herdegen, v. Knapp, v. Sigel, v. Renner, Freiherr v. Varnbüler, Freiherr v. Wächter, Dr. Freiherr v. Mittnacht; von den Vorständen der Eisenbahn-Baukommission: v. Bilfinger, v. Schwarz, v. Klein, v. Böhm; der Eisenbahndirektion: v. Dillenius, zugleich Generaldirektor der Verkehrsanstalten, v. Böhm; der Generaldirektion der Staatseisenbahnen: v. Böhm, v. Hofacker, Dr. v. Schall (interimistisch), v. Balz.

In dem zweiten Abschnitt, dem umfassendsten des Buches, wird der **Eisenbahnbau** behandelt.

Die erste Bauperiode umfasst die Jahre 1844—1854, die eingehende Besprechung, welche der Verfasser ihr zu Theil werden lässt, bietet grosses Interesse. Die auf Grund der Negrelli'schen Vorschläge abgeänderten Bühler'schen Entwürfe (s. oben) hatten nicht überall Zustimmung gefunden, namentlich wurde ausgestellt, dass sie Cannstatt zum Mittelpunkt des Verkehrs machen und Stuttgart nur durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbinden wollten. Die Regierung gab deshalb vor Ausführung der Entwürfe dem Oberbaurath Bühler Gelegenheit, auswärtige Eisenbahnen zu sehen und sich über den Bau und Betrieb derselben zu belehren. Zugleich zog die Regierung für die definitive Feststellung der Entwürfe sowohl, als für die Ausführung derselben Männer an sich, welche in dem Bau von Eisenbahnen Erfahrung besassen. Im Jahre 1843 wurde der Professor und Ingenieur Vignoles aus London, dem der Ruf eines mit Bau von Eisenbahnen im allgemeinen, namentlich aber mit Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten, sowie mit dem Stand der Technik vertrauten Mannes zur Seite stand, und in demselben Jahre der Ingenieur Karl Etzel, ein Württemberger, berufen, welch letzterer nach dem Beifall, den seine

Leistungen auswärts, in Frankreich und Oesterreich, gefunden, vorzugsweise für die ihm im Eisenbahnbau zu stellenden Aufgaben geeignet erschien. Er wurde bei der Eisenbahnkommission als Oberbaurath angestellt. In Gemeinschaft mit dem zweiten Oberingenieur Knoll hatte er zunächst eine Aeusserung über den von Vignoles verfassten Entwurf zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Ludwigsburg, Stuttgart, Cannstatt und Esslingen abzugeben. Ferner wurde berufen der mit dem Amerikanischen Eisenbahnwesen vertraute Ingenieur Klein aus Wien. Ein längerer Streit entspann sich über die Richtung der Bahn Stuttgart-Cannstatt-Ulm; die einen schlugen die Führung der Linie durch die Thäler der Rems, des Kochers, der Brenz und Donau, die andern eine Linie durch die Thäler des Neckars und der Fils über die Alb nach Ulm vor. Letzterer Linie wurde in der Folge der Vorzug gegeben.

Wie überhaupt Württemberg für die Durchführung der Eisenbahnen von der Natur wenig begünstigt ist, so bot insbesondere der Uebergang über die das Neckar- und Donaugebiet scheidende Alb Schwierigkeiten dar. In dem ursprünglichen Entwurf des Projektes war die Uebersteigung der Alb mit theilweiser Anwendung von Pferdekraft in Aussicht genommen, die Eisenbahnkommission der Abgeordnetenkammer hatte sich für ausschliessliche Anwendung des Pferdebetriebes ausgesprochen. Später empfahl Vignoles die Einführung des atmosphärischen Betriebes. Da aber die Bedenken dagegen, dass die Alb mit Lokomotiven erstiegen werden könnte, sich bereits so ziemlich verloren hatten und es ferner unzweckmässig erschien, zweierlei Betriebsarten einzurichten, so entschloss sich die Regierung nach dem Vorschlag von Etzel und Klein für den ausschliesslichen Lokomotivbetrieb unter Annahme einer grössten Steigung von 1 : 45 und kleinsten Radien von 275 m bezüglich des Aufganges bei Geislingen, wobei hervorzuheben ist, dass die gewählte Steigung grösser war, als man sie bisher auf dem Europäischen Festland auf grösseren Strecken in Anwendung gebracht hatte.

Hinsichtlich der günstigsten Lage für den Stuttgarter Bahnhof bestanden Meinungsverschiedenheiten zwischen den Technikern, auch waren über diese Frage lebhafte öffentliche Erörterungen hervorgerufen worden. Von drei Projekten wurde das Etzel'sche mit Lage des Bahnhofes in der Schlossstrasse, dem auch der Ingenieur Klein zugestimmt hatte, von den Ständen gutgeheissen. Als Kuriosum mag hier eingeschaltet werden, dass Etzel für den Stuttgarter Bahnhof keine Wartesäle, sondern nach Amerikanischem Vorgang nur eine bedeckte Personenhalle vorgesehen hatte. Er bezweifelte in der Kammer der Abgeordneten auf eine Anfrage die Nothwendigkeit von Wartesälen unter Hinweis darauf, dass „Personen, die Spazierfahrten machen, gutes Wetter wählen und die Reisenden sich bei schlechtem Wetter gegen den Einfluss der Witterung so verwahren, dass sie sich nichts daraus machen, im Freien zu weilen.“

In das Jahr 1850 fällt der Abschluss der ersten Staatsverträge mit Baden und Bayern über den Anschluss der Württembergischen Bahnen an die Bahnen dieser Länder in Bruchsal, Mühlacker, Ulm.

Die Bestimmung der Spurweite der Stammbahnen bot Schwierigkeiten, weil die Bayerischen Bahnen die den meisten Deutschen Bahnen gemeinschaftliche Spurweite von 1,435 m, die Badischen Bahnen dagegen eine solche von 1,6 m besassen und deshalb in Aussicht genommen werden musste, dass die Wagen entweder an der westlichen oder an der östlichen Grenze nicht übergehen konnten. Man wählte die Spurweite von 1,435 m.

Anfangs Oktober 1845 war die Theilstrecke Cannstatt-Untertürkheim und damit die erste Strecke der Württembergischen Staatsbahnen überhaupt vollendet. Nachdem am 3. Oktober in Gegenwart des Königs Wilhelm eine Probefahrt mit der aus der Fabrik von Baldwin & Whitney in Philadelphia hervorgegangenen Lokomotive „Neckar“ und mit einem ihr angefügten, ebenfalls in Amerika gebauten vierachsigen Personenwagen gemacht worden war, fand am 5. Oktober 1845 eine Vergnügungsfahrt von Cannstatt nach Untertürkheim statt, an der ausser dem Finanzminister Gärttner und den Mitgliedern der Eisenbahnkommission höhere Staatsbeamte mit ihren Familien theilnahmen. Die Strecke wurde nochmals durchfahren in Gegenwart einer ungeheuren Menschenmenge, welche auf dem Bahnhof Cannstatt und längs der Bahn bis Untertürkheim versammelt war, um das neue Schauspiel mitanzusehen, das ohne Störung vor sich ging. Am 22. Oktober 1845 begannen die regelmässigen Fahrten. Es folgte im gleichen Jahre die Eröffnung der Strecke Untertürkheim-Obertürkheim und Obertürkheim-Esslingen. Am 26. September 1846, nach Vollendung des Rosensteintunnels und der Brücke über den Neckar bei Cannstatt, fuhr die erste Lokomotive von Cannstatt her in den Bahnhof Stuttgart ein. Im selben Jahre wurden die Linien Cannstatt-Ludwigsburg und Esslingen-Plochingen, im Jahre 1847 die Strecken Plochingen-Süssen, Ludwigsburg-Bietigheim und Friedrichshafen-Ravensburg eröffnet. Im Jahre 1848 wurde die Strecke Bietigheim-Heilbronn dem Betriebe übergeben. Nachdem sodann die Strecken Ravensburg-Biberach und Süssen-Geislingen im Jahre 1849, Biberach-Ulm im Jahre 1850 in Betrieb genommen waren und die Probefahrten über die Alb einen Anstand nicht ergeben hatten, wurde die ganze Strecke Heilbronn-Friedrichshafen vom 29. Juni 1850 ab befahren.

Die Bauarbeiten bei der Westbahn begannen am 2. April 1851 mit der Grundsteinlegung zu der grossen Brücke über die Enz bei Bietigheim, das bedeutendste Unternehmen dieser Art, welches die Württembergische Staatsbahn bis dahin aufzuweisen hatte. Die Eröffnung der Westbahn fand im Jahre 1853 statt. Nachdem noch die Strecke Ulm-Neu-Ulm am 1. Juni 1854 dem Verkehre übergeben war, betrug die Gesammtlänge der Württembergischen Staatsbahn nunmehr 306,83 km.

Innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren war eine Bahn entstanden, die den Norden und Nordwesten des Landes mit dem Mittelpunkt und diesen mit dem Osten und Südosten verband, die wichtigsten Städte berührte und deren Theilstrecke Ulm-Mühlacker ein Glied der heute noch wichtigsten Vermittelungslinie zwischen den Donauländern und dem Westen Europas zu bilden bestimmt war. Durch die Erwerbung der Württembergischen Bodenseedampfschifffahrtsanstalt für den Staat im Jahre 1854 und die Einrichtung eines direkten Güterumschlages zwischen den Württembergischen Dampfschiffen und der Staatsbahn war auch ein mittelbarer Anschluss an die zu jener Zeit im Entstehen begriffenen Schweizerischen Eisenbahnen hergestellt und gesichert worden. Dies war insofern von Wichtigkeit, als die Württembergische Staatsbahn zunächst die einzige Deutsche Bahn war, welche an den Bodensee mündete und somit in Aussicht genommen werden durfte, dass der Verkehr der Schweiz nach Deutschland über den Bodensee und die Württembergischen Linien werde geleitet werden.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen und zwar: Baranya Szt. Lörincz-Nasic (93,266 km), Csákovár-Bóka (40,2 km) und Zólyom-Brezó-Erdököz (25,122 km) nebst Flügellinie Bikás-Bikás-Vasgyár (1,145 km), welche am 23. bezw. 18. und 15. Dezember 1895 für den öffentlichen Verkehr (die Flügellinie Bikás-Bikás-Vasgyár jedoch nur für den Güterverkehr des dortigen Eisenwerkes) eröffnet wurden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Die Kilometerzeiger Nr. 46 Stargard-Cüstriner Eisenbahn) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn usw.) sind neu herausgegeben worden.

An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen je der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen), zum Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr 40 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), schliesslich der VIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die im November 1883 bezw. Januar 1892 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) und Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) ist je der I. Nachtrag erschienen und Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37a (Königliche Eisenbahndirektion Essen) neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5031 vom 30. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Uebersendung einer Niederschrift und eines Protokolls usw. (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 8 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 18 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 22 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 23 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Januar d. J. ist der 2. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnministerium und die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Mit dem 1. d. Mts. hätte das Oesterreichische Eisenbahnministerium ins Leben treten sollen. Die Vorarbeiten hierfür, sowie das Organisationsstatut für die künftige Leitung der Oesterreichischen Staatsbahnen waren vollendet und lagen dem Ministerrathe zur Beschlussfassung vor. In letzter Stunde hat das Kriegsministerium Bedenken gegen die nach seiner Ansicht zu weit gehende Decentralisation der Verwaltung dieser Bahnen erhoben, worüber neuerliche Berathungen stattfinden mussten. Seither erschienen fast täglich Zeitungs- und offiziöse Nachrichten über den Stand dieser Angelegenheiten. Die letzte Mittheilung hierüber lautet: Das neu zu errichtende Eisenbahnministerium wird aus 4 Sektionen bestehen. Es sind dies: 1. die administrative, 2. die technische, 3. die kommerzielle, 4. die Sektion für Privatbahnen. Daneben wird die Generalinspektion wie bisher als selbständige Abtheilung ihren Aufgaben obliegen. Vorläufig gilt nur als feststehend, dass die Sektionschefs Ritter v. Wittek und Wrba an die Spitze von Sektionen des Eisenbahnministeriums treten werden. Für die erste Zeit, etwa bis zum Monate April, soll ein Uebergangszustand geschaffen werden, indem der Eisenbahnminister zunächst nur die bisherigen Agenden der Generaldirektion der Staatsbahnen übernimmt, während die jetzige Eisenbahnsektion während der Uebergangszeit noch dem Handelsminister unterstellt bleiben würde.

Das Organisationsstatut der K. K. Staatsbahnen soll den Zweck verfolgen, dass bei gleichzeitiger Ausscheidung der bisher die Zwischeninstanz bildenden Generaldirektion alles, was zur Ausführung des Betriebes gehört, an die Betriebsdirektionen zu übertragen sein wird, während dem Eisenbahnministerium alle diejenigen Angelegenheiten vorbehalten bleiben, die einer einheitlichen Regelung bedürfen oder naturgemäss in dessen Kompetenz fallen.

Die neue Organisation soll die Theile nicht auf Kosten des Ganzen stärken und zugleich für die leitende Centralstelle die Bedingungen für eine persönliche und kräftige Initiative schaffen, auf welche kein Verwaltungsgebiet in höherem Grade angewiesen ist, als das Eisenbahnwesen.

Inwiefern diesen Voraussetzungen entsprochen werden konnte, wird wohl bald das zur Veröffentlichung gelangende Statut darthun.

Verstaatlichung der Nordwest-, Elbethal- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost" bringt über den Abschluss der Verhandlungen hierüber ein längeres Communiqué. Die bereits in Nr. 100 S. 891 Jahrg. 1895 d. Ztg. theilweise bekannt gegebenen Bedingungen dieser Abmachungen, welche nach erfolgter Annahme durch die Verwaltungen noch der Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre und sodann noch der legislativen Genehmigung bedürfen, lauten wörtlich wie folgt:

„Der Staat erwirbt die beiden Netze der Nordwestbahn (garantirtes und Elbethalnetz), sowie die Südnorddeutsche Verbindungsbahn durch freihändigen Ankauf im Wege einer Universalsuccession.

Die Gesellschaften erhalten im Umtausche gegen ihre Aktien 4 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, welche ob den Bahnen intabulirt werden und ab 1. Januar 1906 unbeschränkt rückzahlbar sind.

Der Bemessung des Gesammt-Nominalbetrages dieser Schuldverschreibungen ist das Umtauschverhältniss von je 600 Kronen = 300 fl. für die Stammaktien und die Aktien Littr. B der Nordwestbahn, 200 Kr. = 100 fl. für die Genussscheine Littr. B und 460 Kronen = 230 fl. für die Aktien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu Grunde gelegt.

Die mit dem Eintritt der Liquidation zusammenfallende Ausfolgung der Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen erfolgt bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn sofort nach Perfektion des Uebereinkommens, bei der Nordwestbahn hingegen erst nach erfolgter Konvertirung ihrer 5 % Prioritätsanlehen, spätestens jedoch mit Ende des Jahres 1901.

Bis zu diesem Zeitpunkte zahlt der Staat, vom 1. Januar 1896 angefangen, an die Gesellschaft eine nachhinein fällige Jahresrente, welche einer gleichmässigen Jahresdividende von 11,75 fl. für jede der beiden Aktienkategorien und von 1,75 fl. per Genussschein entspricht.

Der zur Ergänzung der 1895er Aktiendividende auf die Höhe des Vorjahres erübrigende Betrag von 1 fl. für die Stammaktien wird gleich der rückständigen Dividende von 11.50 fl. für die Aktien der Littr. B und von 1,50 fl. per Genussschein am 1. Juli 1896 nachgezahlt.

Der Julikupon 1896 der Pardubitzer Aktien wird gleich wie im Vorjahre mit dem Betrage von 5 fl. eingelöst.

Von dem bei der Konvertirung der 5 % Prioritätsanlehen der Oesterreichischen Nordwestbahn zu erzielenden Kapitalsgewinn wurde dem Staate ein 60 % Antheil vorbehalten.

Für die Uebernahme des Personals der beiden Gesellschaften in den Staatseisenbahndienst wurde die besondere Bestimmung getroffen, dass den Bediensteten namentlich auch die denselben derzeit zukommenden Gehaltsbezüge als solche neben den sonstigen Bezügen und allen erworbenen Rechten ausdrücklich gewahrt werden."

Konzessionsurkunde vom 25. September 1895 für die Lokalbahn von Wiener-Neustadt auf den Schneeberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf (Schneebergbahn).

Das vorjährige „R.-G.-Bl." Nr. 156 und das „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 126 publiziren die vom Bürgermeister von Wiener-Neustadt und Landmarschall-Stellvertreter Dr. Karl Haberl im Verein mit dem Ingenieur Joseph Tauber verliehene Konzession zum Bau und Betrieb der oben genannten Bahn. Die Konzession enthält das Recht zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokomotiv-Eisenbahn von der Südbahnstation Wiener-Neustadt über Fischau nach Puchberg am Schneeberg mit einer Abzweigung von Fischau zur Station Wöllersdorf der Staatsbahn, ferner einer Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg zu der dortselbst zu errichtenden Hotelanlage. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau sofort zu beginnen, binnen längstens anderthalb Jahren zu vollenden und die Bahn dem Verkehre zu übergeben. Für die Einhaltung des Bautermins haben die Konzessionäre eine Kaution von 10 000 fl. zu erlegen. Zur Ausführung der Bahn erhalten die Konzessionäre das Recht der Expropriation sowie der Gründung einer Aktiengesellschaft und der Ausgabe von Prioritätsaktien. Die Konzessionsdauer ist auf 90 Jahre festgesetzt, doch hat sich die Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, unter den in der Konzession bestimmten Bedingungen die Linie einzulösen. Nach Ablauf der Konzession tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der Bahn sowie der Hotelanlage auf dem Schneeberg und des

gesammten Zugehörs, einschliesslich des Fahrparks und des Betriebsfonds.

Von den übrigen Konzessionsbestimmungen und -Bedingnissen sind folgende hervorzuheben: Von den für den Eisenbahnbetrieb sonst vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen kann insoweit abgesehen werden, als dies nach dem Ermessen des K. K. Handelsministeriums zulässig erscheint. Die Konzessionäre, eventuell die an ihre Stelle tretende Aktiengesellschaft kann Stamm- und Prioritätsaktien in dem Maasse ausgeben, als deren Verzinsung und Tilgung innerhalb der Konzessionsdauer gesichert erscheint. Die militärischen Vorschriften für die Eisenbahnen finden insoweit auf die konzessionirte Bahn Anwendung, als es deren sekundärer Charakter gestattet. Der Staatsverwaltung wird die Mitbenutzung dieser Bahn gegen angemessene Entschädigung vorbehalten. Die 28 km lange Linie Wiener-Neustadt-Puchberg ist mit einer Spurweite von 1,435 m, für eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde, die Zahnradbahn auf den Schneeberg mit einer Spurweite von 1 m und mit einer vorläufigen Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km per Stunde für die Bergfahrt und von 8 km per Stunde für die Thalfahrt einzurichten. Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebs hat nach den Weisungen des Lokalbahnamts im K. K. Handelsministerium zu erfolgen. Endlich ist die Zahl und Art der mindestens anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel in den „Bedingnissen“ vorgeschrieben.

Behandlung der von Eisenbahnen übersetzten Strassenparzellen bei der Anlegung der Eisenbahnbücher in Oesterreich.

Die von Eisenbahnlinien bei ihren Kreuzungen mit Aerarial- und anderen öffentlichen Strassen in Anspruch genommenen Strassengrundflächen wurden besonders in Böhmen in den für das Eisenbahnbuch zu verfassenden Operaten als Eisenbahngrundstücke bezeichnet. Ein in der vorjährigen Nr. 149 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ an die Landeschefs ergangener Regierungserlass bezeichnet diesen Vorgang als ungesetzlich, weil solche Strassenparzellen auch nach deren gestatteter Ueberschienung öffentliches Gut bleiben. Die Eintragung des Rechts der betreffenden Eisenbahnunternehmung zur Kreuzung oder Ueberführung der Strasse als eines mit dem Besitze der Bahn verbundenen dinglichen Rechts an einem fremden Grundstücke hat, nach Verschiedenheit der Fälle, gemäss dem Gesetze vom 19. Mai 1874, „R.-G.-Bl.“ Nr. 70 in der betreffenden (zweiten) Abtheilung des Bahnbestandblatts zu erfolgen.

Konzessionirung einer Strassenbahn mit elektrischem Betrieb im Bereich der Stadt Miskolcz.

Auf Grund des Regulativs für den Bau von Strasseneisenbahnen im Bereich von Städten vom 20. April 1868 wurde dem Dr. Stefan Szabó-Csáthy und Genossen die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Stadtbahn in Miskolcz ertheilt. Dieselbe wird, von dem Bahnhof der Ungarischen Staatsbahnen daselbst abzweigend, mit Benutzung der entsprechenden Strassenzüge sich im Bereich der Stadt verzweigen. Die gesammten Anlagekosten dieses mit Hochleitung elektrisch zu betreibenden Strassenbahnnetzes sind mit 707 900 fl. bemessen.

Uebersetzung der die Viehsendungen aus Ungarn begleitenden Viehpässe.

Das Königlich Ungarische Ackerbauministerium hatte schon früher die Stationen angewiesen, bei Aufnahme von Viehsendungen nach dem Auslande, insbesondere für die nach Oesterreich, Deutschland und der Schweiz bestimmten Sendungen die Deutsche Uebersetzung der Viehpässe von den Aufgebern zu verlangen, eventuell selbst anzufertigen und solche den Viehpässen anzuschliessen. Infolge von Beschwerden wurde diese Vorschrift neuerdings eingeschärft und den Betriebsleitungen die diesfällige genaue Ueberwachung anbefohlen.

Tariferhöhung auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium plant für das Jahr 1896 eine mässige Erhöhung des Personen- und Frachtentarifes auf den Ungarischen Staatsbahnen. Die hierauf bezüglichen Vorschläge wurden bereits ausgearbeitet, haben aber die Genehmigung des Ministerrathes noch nicht erhalten. Bei dem Frachtentarif handelt es sich um den Zuschlag der fünf-, beziehungsweise siebenprozentigen Transportsteuer zu dem Tarif für Massen- und Stückgüter; die Auflage wird keine allgemeine sein, da man einzelne Produkte und Relationen davon auszunehmen beabsichtigt. Es wird aus dieser Erhöhung des Frachtentarifes auf eine Mehreinnahme von beiläufig 3 Millionen jährlich gerechnet. Der Personentarif soll für die I. Wagenklasse verhältnissmässig stärker, für die II. Klasse nur in den letzten beiden Zonen erhöht werden. Dagegen werden die Fahrpreise der III. Klasse unverändert bleiben. Aus der Erhöhung des Personentarifes erhofft man eine Vermehrung der Einnahmen um beiläufig 1 Million, sodass die Tariferhöhung insgesammt eine um etwa 4 Millionen grössere Einnahme ergeben wird. Der neue Tarif dürfte erst im Monat Februar oder März publizirt werden.

Der Blitzzug Wien-Prag-Bodenbach.

Unter den auf der letzten Sommerfahrplan-Konferenz angemeldeten Luxus- und Blitzzügen, welche in Oesterreich-Ungarn zur Einführung gelangen, befindet sich auch der in der Fortsetzung Budapest-Wien sich anschliessende Blitzzug Wien-Prag via Gmünd-Wessely. Die Probefahrt ergab ein sehr befriedigendes Resultat. Die Strecke (350 km) wurde inklusive Aufenthalt in 5 Stunden 35 Minuten zurückgelegt. Bei dem Umstand, dass die Probefahrten Budapest-Pressburg in 3 Stunden stattfanden, wird der direkte Zug von Budapest nach Prag in cirka 8 Stunden zurückgelegt werden, da beabsichtigt ist, die Wiener Verbindungsbahn zu benutzen und den hierdurch entstandenen Aufenthalt entsprechend durch Abkürzung der Fahrzeiten auf beiden Strecken hereinzubringen. Die Fortsetzung von Prag nach Bodenbach (130 km) wird mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn per Prager Verbindungsbahn in Aussicht genommen. Die Aktivirung dieses direkten Blitzzuges soll mit 1. Mai eintreten und ist selbstredend auch der Anschluss nach Dresden usw. nicht ausser Acht gelassen worden.

Die Verkehrsanlagen und elektrischen Bahnen in Wien.

Unter dem Vorsitz des Handelsministers Freiherrn von Glanz wurde eine Vollversammlung der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen abgehalten. In der Versammlung wurde das Budget für das Jahr 1896 festgestellt. Das gesammte Erforderniss stellt sich auf 25 Millionen Gulden und wird aus den von der ersten Emission des Kommissionsanlehens noch verfügbaren Mitteln bestritten werden. Das Erforderniss stellt sich folgendermaassen zusammen: Kosten für den Bau der Stadtbahn 16 050 000 fl., für den Bau des Sammelkanals am rechten Donaukanalufer 900 000 fl, für die Wienflussregulirung 3 750 000 fl., endlich für die Arbeiten am Donaukanal 2 300 000 fl. Für den Anlehensdienst (Verzinsung der ausgegebenen Obligationen) sind 2 016 600 fl. veranschlagt.

Der Beirath des landesfürstlichen Kommissärs der Wiener Gemeinde hat beschlossen, mit dem Wiener Bankverein, der Neuen Wiener Tramway, der Berliner Elektrizitätsgesellschaft, der Firma Schuckert & Co., endlich der Firma Ritschl & Co. in Verhandlungen über den Ausbau elektrischer Linien einzutreten. Der Wiener Tramway wurde das Recht zur probeweisen Einführung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie Praterstern-Kaiserstrass - Wallgasse für 2 Jahre ertheilt.

Die Einlösung der Böhmischen Westbahn.

Am 30. Dezember 1895 wurden die Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen der Böhmischen Westbahn, die an Stelle der Aktien getreten sind, zum ersten Male in das amtliche Kursblatt der Wiener Börse aufgenommen. Die neuen Titres, die mit 98 Geld und 99 Waare notirt werden, erscheinen nicht in der Rubrik „Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen“, sondern unter den „vom Staate zur Selbstzahlung übernommenen Prioritäten“. Die Aktien der Böhmischen Westbahn werden vom 2. d. Mts. ab nicht mehr notirt.

Einlösung der Mährischen Grenzbahn.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat eine Kundmachung über den Umtausch der Aktien der Mährischen Grenzbahn gegen die neuen 4 % Prioritäten erlassen. Die Aktionäre erhalten für je 10 Stück Aktien zu 200 fl, somit für einen Nominalbetrag von 2 000 fl., je 1 Obligation von 200 fl., ausserdem wird für jede eingelieferte Aktie ein Baarbetrag von 40 kr. vergütet. Die durch effektive Stücke der auszufolgenden Prioritäten nicht ausgleichbaren Restbeträge werden unter Annahme eines Begebungskurses von 93 % zuzüglich der laufenden Zinsen vom 1. September 1894 ab baar ausgezahlt. Der Umtausch der Aktien hat mit dem 30. Dezember 1895 begonnen und erfolgt bei der Hauptkasse der Generaldirektion der Staatsbahnen.

Betriebseröffnungen.

Ungarische Staatsbahnen. Am 30. Dezember 1895 ist die Theilstrecke Veszprém-Uj-Dombovár der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Diese Theilstrecke gehört einer Aktiengesellschaft, benutzt von Veszprém bis Hajmáskér die Strecke der Ungarischen Staatsbahnen und führt von letzterer Station auf eigenem Bahnkörper über die Stationen Papkeszi (8,50 km ab Abzweigstation Hajmáskér), Berhida (11,64 km), Küngös [H] (17,39 km), Balatonfö-Kajár (24,58 km) zur bereits bestandenen Südbahnstation Lepsény (30,19 km), von dort über Enying (37,85 km), Mezö-Komárom-Hidvég (49,71 km), Felsö-Nyék (55,11 km), Für-

ged (63,25 km) und Fornád (69,42 km) zur bereits bestandenen Station Tamási-Miklósvár (75,82 km) der Hidegkút-Tamásier Lokalbahn und von hier über Ságh-Kónyi (82,12 km), Kocsola-Dalmand (96,63 km) und Konda (104,02 km) nach Uj-Dombovár (112,39 km), Anschlussstation der Ungarischen Staatsbahnen.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Küngös hingegen ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Die Lokalbahnstrecke wird durch die Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Szombathely unterstellt.

Eröffnung von Haltestellen.

Auf der Linie Innsbruck-Feldkirch der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurde die zwischen den Stationen Kematen und Zirl gelegene Haltestelle „Unterperfuss" für den Personen- und Gepäckverkehr, letzterer im Nachzahlungswege, eröffnet.

Auf der Linie Lemberg-Lawoczne der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurde die zwischen den Stationen Tuchla und Slawsko gelegene Haltestelle „Rozanka" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Aenderung von Stations- und Haltestellennamen.

Die auf der Hatvan-Szolnoker Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegene Station Jász-Monostor erhielt den Namen „Puszta-Monostor".

Die auf der Szeps-Meczenseifener Linie der Kaschau-Tornaer Lokalbahn gelegene Abzweigungs-, Lade- und Haltestelle Pocskáj erhielt den Namen „Ferencz-telep".

Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Stationen und Haltestellen.

Die auf der Szegedin-Grosswardeiner Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Less wurde auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

In der auf der Lokalbahn Branowitz-Pohrlitz gelegenen Halte- und Ladestelle Grosshof, sowie in den auf der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestellen Uhritschitz und Loboditz, in denen bisher Güter nur im Verkehr mit inländischen Stationen zur Auf- und Abgabe zugelassen wurden, können Güter auch im Verkehr mit dem Auslande auf- bezw. abgeliefert werden.

„Der Kondukteur."

Von Waldheim's Ausgabe dieses offiziellen Kursbuches ist das Januar-Februarheft 1896 erschienen. Durch fortgesetzte Vermehrung und Vervollständigung seines Inhaltes hat sich dieses Kursbuch die Gunst des Publikums gesichert. Das neue Heft bringt die vollständigen Fahrpläne aller inländischen Eisenbahnen, Dampfschifflinien und Postkurse nebst den ausländischen Anschlüssen. Ausserdem enthält es die Fahrpreise von Wien, Prag, Linz, Innsbruck und Salzburg nach dem Auslande und von ersteren beiden Städten auch nach dem Inlande, Rundreisebedingungen, sowie eine Menge von Auskünften, welche für den Reisenden wichtig sind. Das Heft, welches durch Waldheim's Verlag, sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist und auch auf allen Bahnhöfen aufliegt, kostet 50 kr., per Post 60 kr., die kleine Ausgabe, enthaltend die inländischen Fahrordnungen, 30 kr.

Die Weihnachtsfeier und die Neujahrsbeförderungen bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonien-Verein dieser Bahnen hat wie alljährlich in Gegenwart des Finanzministers v. Bilinski und seiner Gemahlin diese Feier abgehalten, bei welcher 631 Kinder von Bahnbediensteten reich mit Anzügen, Schuhen, Schreibrequisiten, Obst und Backwerk beschenkt wurden.

Gemäss dem Verordnungsblatte der Generaldirektion der Staatsbahnen brachte der Jahreswechsel dem Beamtenkörper der Staatsbahnen in allen Rangklassen zahlreiche Beförderungen, und die so bedeutsame Stabilisirung der Bahnarbeiter fand durch die Ernennung beziehungsweise durch das Avancement von 1073 Wächtern ihre Fortsetzung. Zu Direktoren in der III. Rangklasse wurden Regierungsrath Alfred Freiherr v. Buschman, Hofrath Anton Kühnelt, beide extra statum und Generaldirektionsrath Adolf Seyschab ernannt und zu Generaldirektionsräthen Oberinspektor Demeter Ritter v. Mertens, die Bauräthe Albert Gartnar und Anton Millemoth sowie Oberinspektor Robert Brüll befördert.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der flüssige Geldstand und die von der Oesterreichischen Regierung für die Verstaatlichung der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bewilligten Bedingungen haben den Anlass zur Kurserhöhung der Transportwerthe gegeben. Davon profitirten zunächst die Aktien der Staatsbahn (259,50), Südbahn (99), Aussig-Teplitzer Bahn (1645), Böhmischen Nordbahn (272), Buschtěhrader Bahn Lit. A (1420), Buschtěhrader Bahn Lit. B (519), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (220), Lemberg-Czernowitzer Bahn (288,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (206). Stärkere Realisirungen drückten den Kurs der Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3370), Nordwestbahn (276,50), Elbethalbahn (278) und Kaschau-Oderberger Bahn (192). Das anhaltende Anlagebedürfniss bewirkte eine weitere Kurserhöhung der Prioritäten, insbesondere der 4 % Ungarisch-Galizischen (97,25), 4 % Laibach-Stein (97,50), 4 % Albrechtbahn (98) und 3 % Lokaleisenbahn-Gesellschaft (81,30).

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

Die Strassenbahngesellschaft der Boulevards von Poitiers hat am 8. Dezember 1895 von ihrer im Departement Vienne gelegenen Pferdebahnlinie Poitiers - Saint Martin l'Ars die in Poitiers gelegene 3,5 km lange Reststrecke mit den Zwischenhaltestellen Pont Guillon und Petit Blossac eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 2. Dezember 1895 ist die im Isèredepartement gelegene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn von Grenoble (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) nach Chapareillan für gemeinnützig erklärt worden.

2. Die im Departement Calvados gelegene Strassenbahn von Caen nach Ouistreham ist für gemeinnützig erklärt worden.

Konzessionsertheilung.

Der Generalrath des Departements Saone et Loire hat die Konzession für die vorher bereits an Jeancard konzessionirten 4 Dampfstrassenbahnen, 1. Autun-Corcelles, 2. Saint Bonnet Beaubery-Montceau les Mines, 3. Saint Marcel les Chalon-Saint Martin en Bresse und 4. Maçon - Fleur Ville den Ingenieuren Coignet und Grosselin in Paris ertheilt.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzession für die Strassenbahnen Dives-Luc sur Mer, sowie Grandcamp-Isigny von der Gesellschaft der Decauvillewerke auf die „Société anonyme des chemins de fer du Calvados" ist genehmigt worden.

Die Lokal- und Strassenbahnen im 1. Halbjahr 1895.

Die Lokalbahnen mit Zinsengewähr (2 479 km) gehörten 19 Unternehmungen, kosteten 185 978 253 Frcs. und ergaben im 1. Halbjahr 1895 eine Einnahme von 3 779 427 Frcs., eine Ausgabe von 3 831 118 Frcs. und einen Fehlbetrag von 51 691 Frcs. (gegen einen solchen von 263 784 Frcs. im 1. Halbjahr 1894). Die Lokalbahnen ohne Zinsengewähr (3 824 km) sind 61 Unternehmungen konzessionirt, kosteten 356 130 996 Frcs. und hatten 8 205 341 Frcs. Einnahme, 7 037 611 Frcs. Ausgabe sowie 1 167 730 Frcs. (+ 433 460 Frcs.) Ueberschuss. Die 18 Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr ohne Zinsengewähr (978 km) kosteten 49 874 213 Frcs. und ergaben 1 214 078 Frcs. Einnahme sowie 86 188 Frcs. (+ 55 130 Frcs.) Fehlbetrag. Die 18 Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr ohne Zinsengewähr (238 km) kosteten 25 547 356 Frcs. und ergaben 1 562 505 Frcs. Einnahme sowie 434 750 Frcs. (— 66 426 Frcs.) Ueberschuss. Die 14 Strassenbahnen für Personen-, Gepäck- und Packetverkehr (127 km) kosteten 19 728 640 Frcs. und ergaben 1 192 467 Frcs. Einnahme sowie 141 673 Frcs. (+ 423 702 Frcs.) Ueberschuss. Die 338 km Strassenbahnen für Personenverkehr im Seinedepartement kosteten 73 664 184 Frcs. und ergaben 12 743 985 Frcs. Einnahme sowie 220 904 Frcs. (+ 18 194 Frcs.) Ueberschuss. Die 26 Strassenbahnen für Personenverkehr in den übrigen Departements (435 km) kosteten 67 929 316 Frcs. und ergaben 8 075 012 Frcs. Einnahme sowie 1 627 862 Frcs. (+ 195 931 Frcs.) Ueberschuss.

Bücherschau.

1. Trois ans au ministère des travaux publics (Drei Jahre im Ministerium der öffentlichen Arbeiten) von Yves Guyot. Verlag von Léon Chailly. Guyot, der vom 22. Februar 1889 bis zum 27. Februar 1892 das Ministerium der öffentlichen Arbeiten innehatte und dann dem Ansturm der Sozialisten erlag, bekleidete seit Béhic (im Jahre 1863) am längsten dieses Amt und hat nun seine Erfahrungen und Schlüsse in dem neuen Werk niedergelegt.

2. Album de statistique graphique de 1894 (Album graphischer Statistik von 1894) von Cheysson. Dieses im 15. Jahrgang vorliegende Werk behandelt die Eisenbahnen des Jahres 1892 und die Schifffahrt des Jahres 1893; ausführliche Besprechungen dieses vorzüglichen Werkes haben wir in früheren Jahren gebracht.

Personalnachrichten.

De Fontaine, Ober-Bahnhofsinspektor der Westbahn in Paris, Saint Lazare, ist zum Betriebs-Oberinspektor befördert worden. In seine bisherige Stelle ist Japhet, bisher Inspektor des Vorortverkehrs, eingerückt.

Nr. 1. Jahrgang 1896. Berlin, am 11. Januar 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesonders etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	100	1	Fass	1 Sack altes Metall	?	1	Kalk G.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A H	5933	1	Ballen	Polster f. Kinderstühle	3	2	Aachen	K. E.-D. Köln	
3	A S	1743	1	Fass	gefüllt —	128	3	Gemünden	Bayerische Stsb.	mit „Stralsund" und „Steinach" beschrieben.
4	A W	3265	1	Kiste	leer —	50	4	Steinach	K. E.-D. Erfurt	
5	A W	1234	1	„	leer —	—	5	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	B	1	1	Ballen	Putzwolle —	106	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	10	1	—	Ofentheil —	5	7	Limburg	K. E.-D. Frankf. a. M.	
8	B C	4534 / 4538	2	—	eis. Scheiben —	10	8	Warburg	K. E.-D. Cassel	
9	B C	I	1	Sack	Stearin —	101	9	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
10	B & C	707	1	Pack	Holzw. —	13	10	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
11	B H H	unleserl.	2	Stück	gepresstes Kupfer —	13,5	11	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
12	B H L	II / 3023	1 / 1	— / Kiste	1. Lattenkiste — / leer —	59	12	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
13	C C B 9324	8641	1	Rolle	Packleinen —	90	13	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
14	C K	6	1	Kiste	Harzer Käse —	23	14	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
15	C P X	55	1	Ballen	rohe Baumwolle —	288	15	Fürstenau	„	
16	D H C	3251	1	„	Mandeln —	10	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
17	Dr W W	1773	1	Fass	? —	450	17	Hagen	„	
18	E C	626	1	Kiste	? —	186	18	Metz	Elsass-Lothring.	
19	E S	7	1	Bund	alte Gardinenstangen	10	19	Köln-Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
20	E Z	—	1	Sack	Rübenschnitzel —	50	20	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
21	F	554	1	Fass	Petroleum —	164	21	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
22	F B	8665	1	Kiste	Spielwaaren —	50	22	Bonn	K. E.-D. Köln	mit „Bad Elster" beschr.
23	F F	202	1	Korb	? —	6	23	Göschwitz	K. E.-D. Erfurt	
24	F H	4608	1	Fass	leer —	—	24	Posen	K. E.-D. Posen	
25	F L	2033	1	Kiste	? —	62	25	Berlin Anh.-Dr. B.	K. E.-D. Berlin	
26	Fr V	1	1	Korb	? —	3	26	„	„	
27	F S	21052	1	Kiste	? —	68	27	„	„	
28	F W	926	1	—	1. Korbflasche —	4	28	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
29	G	2842	1	Korb	Bindfaden —	52,5	29	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr.: Herford.
30	G	—	2	Stück	Ofentheile —	14	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	G	1	1	Sack	Feigen —	28	31	Odenkirchen	K. E.-D. Köln	
32	G A	1958	1	Korbfl.	Spirituosen —	16,5	32	Schwiebus	K. E.-D. Posen	bezettelt: Elberfeld-Langenberg.
33	G B	57	1	Ballen	? —	13	33	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
34	G & C	552	1	Kiste	leer, gebr. —	20	34	Ulm	Württemberg. Stsb.	
35	G D	2328	1	Ballen	Treibriemen —	14	35	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
36	G D	25	1	Kiste	12 Fl. Cognac —	22,5	36	Praust	K. E.-D. Danzig	
37	G K	4738/9	2	Körbe	Bürstenwaaren —	61,5	37	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
38	G L	36	1	Ballen	Leinen —	25	38	Elberfeld	„	
39	G M	29164	1	Pack	Stricke —	20	39	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	G M	3283	1	Fass	leer —	8	40	Frkfrt. a. M. St.	„	beschr.: Düsseldorf-Münster, bekl.: von Köln-Deutz.
41	G P	—	1	Tonne	ansch. Häringe —	152	41	Emden	K. E.-D. Münster	
42	G S	38586	1	Kiste	Zuckerwaaren —	6	42	Münster i. W.	„	
43	G S	3716	1	Bll.	Flanellhemden —	26	43	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	G W	4249	1	Kiste	Pfefferkuchen, Düten mit Konfekt	23	44	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
45	H	1/2	2	—	Bohlen —	120	45	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
46	H	3	1	Kiste	Baumw.-Waaren —	144	46	Coburg	K. E.-D. Erfurt	mit „Hof" beschr.
47	H A	3472	1	Fass	Därme —	53	47	Posen	K. E.-D. Posen	
48	H B	—	1	—	Eisentheil —	7	48	Rohrbach	Bayerische Stsb.	Rohrbach bezettelt.
49	Æ / T H	72 / 75	1 / 1	Kiste / „	Bücklinge —	45 / 40	49	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	H G	1165/7	3	Ballen	?	79	50	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
51	H G	5570	1	Harrass	Thonwaare oder Porzellan	61	51	Rheine	K. E.-D. Münster	bezettelt: Rüdesheim.
52	H K	829	1	Kiste	leer	6	52	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	H K	5	1	Koffer	ansch. Kleider	34	53	Horn-Meinberg	K. E.-D. Hannover	
54	H S	3	1	Sack	1 Steppdecke, 2 Kissen, 10 Stck. Bettwäsche	10	54	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
55	H S	—	1	—	Kette	2	55	Berlin Anh.-Dr. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Neumünster.
56	H & St	87	1	Bund	Holzleisten	9	56	Heide	K. E.-D. Altona	
57	H V	127	1	Kästchen	Waschklammern	—	57	Coblenz	K. E.-D. Köln	
58	H W	5	1	Holzkoffer	ansch. Handwerkszeug u. Reiseeffekten	31	58	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
59	J (roth)	—	6	offene	kleine, eis. Rädchen	1,5	59	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
60	J A S	721	1	Fass	leer	—	60	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
61	J F S	5291	1	Kiste	Suppeneinlagen	8	61	Düren	K. E.-D. Köln	
62	J G C	606 438	1	„	?	437	62	Berlin Anh.-Dr. B.	K. E.-D. Berlin	
63	J H F	?	1	Sack	Pantoffelhölzer	25	63	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
64	J L roth	—	1	„	1 Bett, 2 Pack Hacken u. Spaten, ½ Brot, 1 Hemde, 2 alte Röcke, 1 Paar Pantoffeln	22	64	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
65	J M	1	1	Pack	Kartoffelschaufeln	11	65	Coblenz*)	K. E.-D. Köln	*) Lagerhaus.
66	J M	1	1	Sack	Leim	26	66	Bonn	„	
67	J R	54	5	Kistchen	Kieler Sprotten	8	67	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
68	J S	1	1	Oelfass	leer	—	68	Frkfrt. a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	J St	4975	1	Kiste	Porzellan	—	69	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Adr.: Kgl. Garnisons-Lazareth Coblenz.
70	J S	—	1	Tafel	Weissblech	?	70	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
71	J W	3	1	Kiste	leer	20	71	Engers	K. E.-D. Frankf. a/M.	
72	K	2	1	Sack	Leder	33	72	Strassburg	Elsass-Lothring.	
73	K	46 62	2	—	Unterlagshölzer	—	73	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	K B	4	1	Korb	leere Säcke	19	74	Tettenborn	K. E.-D. Cassel	
75	K E	3039	1	Kiste	Lora-Kaffee	?	75	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
76	K H S	982	1	Kolli	Trommeln	2	76	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
77	K K	1101	1	Fass	Oel	212	77	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
78	K W	3	1	Kiste	?	93	78	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Usingen.
79	L	2695	1	Ballen	Manufakturw.	13	79	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
80	L E	—	1	Pack	Stiefeleisen	2	80	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
81	L L	—	1	—	gusseis. Ofentheil	—	81	Meerholz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	L R	6	1	Fass	Gasstoff	170	82	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	
83	L S	5988 10	2	Kisten	gefüllt	162 14	83	Engers	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	L S	9878	1	Pack	Kohlenschaufel	—	84	Posen	K. E.-D. Posen	
85	L T	8394	1	Ballen	Leinen	106	85	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
86	M	1024	1	Kiste	Maschinenfett	28	86	Schiltach	Württemberg. Stsb.	
87	M	308	1	„	?	15	87	Crailsheim	„	
88	M	—	1	Kollo	Ofentheil (-Aufsatz)	24,5	88	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
89	M	4844	1	Packet	(in grauem Papier)	4	89	Weissenburg a/S.	Bayerische Stsb.	
90	M	5	1	Ballen	Manufakturw.	21	90	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
91	M	8508	1	Kiste	gefüllt	11	91	Neitersen	K. E.-D. Frankf. a/M.	†) mit Holzdeckel.
92	M H & L	—	1	—	emaill. Gussbecken†)	—	92	Oberlahnstein	„	
93	M S	—	1	—	Wagenachse	39,5	93	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
94	M S	67	1	Kiste	Ringe anschein. für Säugeflaschen	21	94	Soest	K. E.-D. Münster	
95	M S	15	1	Korb	leere Krüge	22	95	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	O	5420	1	Fass	Borsten	38	96	Metz	Elsass-Lothring.	
97	O	—	1	Korb	leer	8	97	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
98	O Z	1843	4	Pack	Eisenstangen	120	98	Helmstedt	„	(Rouleauxstangen).
99	P	14	1	Sack	Kartoffeln	67	99	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
100	P	80	1	Ballen	gusseis. Krämmer	44	100	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
101	P M	—	2	Stück	Verschläge	38	101	Mülheim a/Rh.	„	
102	P S	—	2	Kolli	Ofenaufsätze	31	102	Düsseldorf	„	
103	R (weiss)	—	2	—	eis. Ständer	—	103	Lissa	K. E.-D. Posen	
104	R E	5	1	Sack	leere Säcke	—	104	Call	K. E.-D. Köln	bezettelt: München-Schmalkalden.
105	R M	3380	1	Kiste	?	63	105	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
106	R O	14	1	Pack	3 leere Körbe	—	106	Frkfrt. a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	S	1233 1236	2	Kübel	Wagenfett	13	107	Coblenz (Lagerhaus)	K. E.-D. Köln	
108	S	580	1	Kiste	Orangen	44,5	108	Kraiburg	Bayerische Stsb.	
109	S	880	1	—	1. Petroleumfass	35	109	Nördlingen	„	
110	S	97	2	—	gusseis. Räder	2	110	Wilster	K. E.-D. Altona	
111	S	432	1	Pack	Kohlenlöffel	17,5	111	Köln	K. E.-D. Elberfeld	
112	S C	—	1	Kollo	2 Ofenrohre	—	112	Frkfrt. a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	S G	1466 150	1	Bund	Stahl	56	113	Würzburg	Bayerische Stsb.	
114	S St	820	1	Stück	Wagenfeder	—	114	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
115	St C	14944	1	Kiste	Cöl. W.	46	115	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	

	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
116	T K / Z H	177 / 40	2	Kisten	? —	30 / 19	116	Pösing	Bayerische Stsb.	Pösing be-
117	W	—	3	—	Ofentheile (1 Rahmen, 2 Thüren)	6	117	Lohr a/M.	"	
118	W	9 a	1	—	Eisenstange u. Verbindungsstück aus Flacheisen	31	118	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	W	100	1	Oelfass	leer, gebr. —	55	119	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
120	W C	1276	1	Kiste	kl. Schraubstöcke —	54	120	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
121	W C	1327	1	Korb	leere Flaschen —	8	121	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
122	W H	30	1	"	Aepfel, Kartoffeln u. 1 Krug Essig	30	122	Bocholt	K. E.-D. Münster	*)
123	W H	3523	1	Kiste	leer —	30	123	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	**)
124	W H	—	1	Fass	gefüllt —	15	124	Eltville	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	W H	23868	1	Korb	ansch. Glas oder Porzellan	35,5	125	Neunkirchen (Sieg)	"	
126	W & J	6207	1	Stab	Winkeleisen —	39	126	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
127	W K	5740	1	Kiste	Porzellan —	140	127	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
128	W O	10389	1	"	Steuergut —	83	128	Nordhausen	"	Plomben von Emmerich.
129	W W N	821	1	Pack	Schaufeln —	10	129	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
130	Z F W	135	1	Sack	gelber Farinzucker —	101	130	Wormditt	K. E.-D. Königsberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
131	A H Biebrich	—	1	Kiste	Nudeln —	15	131	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
132	Frau Bleidiessel Hannover, Hallerstr. 13	—	1	Sack	Kartoffeln —	77	132	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	verkauft.
133	[illegible] Kiel	1369	1	Kiste	Bilderrahmen —	31	133	Kiel	K. E.-D. Altona	
134	M Kolb	—	1	Bierfass	leer, 13,2 l —	—	134	Ulm	Württemberg. Stsb.	
135	Kronenbrauerei	191	1	"	leer, 14 l —	—	135	"	"	
136	R Müller Berlin	—	1	Pack	2 Sessel —	9	136	Lindau	Bayerische Stsb.	
137	P G Hannover	1	1	—	Firmenschild f. eine Marktbude	23	137	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
138	K. Reitze	—	1	Bierfass	leer, 18 l —	—	138	Ulm	Württemberg. Stsb.	
139	W Rogasen	374	1	Pack	weisses Packpapier	12,5	139	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
140	Sch Hannover	2	1	Sack	Kartoffeln —	49	140	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	verkauft.
141	J Siebler	17	1	Bierfass	leer, 18 l —	—	141	Ulm	Württemberg. Stsb.	
142	Otelkau Berlin	1144 / 1096	2	—	eis. Stopfen —	5	142	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
143	Werther	—	1	Büffeteinsatz	Betten —	—	143	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
144	—	1—4	4	Fässer	leer —	—	144	Frkfrt. a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	roth	I	1	—	Eisenrohr —	6	145	Kiel	K. E.-D. Altona	
146	roth	I	2	—	Gasrohre —	26	146	Derneburg	K. E.-D. Hannover	
147	blau	1 / 0	1	—	eis. Rahmen —	1	147	Uelzen	"	
148	—	47 84	2	Stück	Hämmer —	12	148	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	52	1	Bierfass	leer, 26,5 l —	—	149	Ulm	Württemberg. Stsb.	
150	—	54	1	Kiste	Uhr —	2	150	Altmünsterol	Elsass-Lothring.	
151	—	117	1	Bierfass	leer, 12 l —	—	151	Ulm	Württemberg. Stsb.	
152	—	150 159	2	Fässer	leer —	67	152	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
153	—	303	1	—	Haut —	45	153	Hammelburg	Bayerische Stsb.	
154	—	480	1	—	Maschinentheil —	117	154	Emden	K. E.-D. Münster	
155	—	626	1	—	Kohlensäurecylinder	30	155	Ulm	Württemberg. Stsb.	
156	—	814	1	—	Eisenblech —	14	156	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
157	—	5446	1	Stück	Mantelhaken —	4	157	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	8931 / 91	2	Ringe	Draht —	140	158	Elberfeld	"	
159	—	38071 / 38615	2	—	Vorsatzbretter —	—	159	Simbach	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
160	(Eine Krone)	1080	1	Bierfass	leer, 10 l —	—	160	Ulm	Württemberg. Stsb.	

*) Beklebt: Von Coesfeld D. E. nach Bocholt.
**) Mit Blaustift mit „Berlin" beschr.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
161	W.C. A.L. (im Dreieck)	13129	1	Kiste	leer —	32	161	Neumünster	K. E.-D. Altona	bez. Hamburg.
162	G (im Dreieck)	194	1	Pack	Messingstangen —	40	162	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
163	M (in Raute)	3144	1	Kiste	leer —	34	163	Hagen	"	
164	Z (im Dreieck)	4076	1	Kiste	? —	11	164	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
165	rother Strich	—	1	—	Rundblech —	62	165	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
166	weisser Strich	—	2	—	eis. Hanteln —	4	166	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
167	gelber Strich	—	1	Tafel	Eisenblech —	3,5	167	Bremen	K. E.-D. Hannover	
168	schwarzer Strich	—	4	—	Bienenkörbe —	?	168	Langwedel	"	
169	rothes Band	—	5	Stück	gesalzene Häute —	120	169	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
170	—	—	1	Bund	Bandeisen —	14	170	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	—	1	Dose	Bismarckheringe —	3	171	Simbach	Bayerische Stsb.	versteigert.
172	—	—	1	—	Blechkasten, 82 cm lg., 52 cm br., 20 cm tief	—	172	Seesen	K. E.-D. Cassel	
173	—	—	1	—	Blechdeckel —	1	173	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
174	—	—	1	Kiste	Blechwaare —	15	174	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
175	—	—	1	Korb	(Blechflasche mit Oel)	30	175	Lauterberg a. H.	K. E.-D. Cassel	
176	—	—	1	Pack*)	Borsten —	11	176	Münden Hann.	"	*) in Leinen.
177	—	—	90	—	Bremsknüppel —	—	177	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
178	—	—	1	—	Brett mit Nägeln u. Nummern**)	?	178	"	"	**) Schlüsselbrett.
179	—	—	8	—	Bretter —	—	179	Penzig	K. E.-D. Breslau	***)
180	—	—	10	Stück	Bretter, 4,5 m lang, 25 cm br.	—	180	Flörsheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
181	—	—	1	Kiste	Butter —	6	181	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
182	—	—	2	Stück	Decken	—	182	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	aus alten Decken zusammengenäht.
183	—	—	1	—	Rolle Draht —	16	183	Düren	K. E.-D. Köln	
184	—	—	1	Stange	Eisen, 4,90 m lg., 7,5 cm br., 2,5 cm hoch	—	184	Mersch	K. E.-D. Münster	
185	—	—	1	Stange	Eisen —	54	185	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Kollo	Eisen —	106	186	Dieringhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	—	—	1	—	durchlochtes Eisenblech	11	187	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	Rolle	Eisendrahtgewebe —	21	188	Velbert	"	
189	—	—	2 8	Bund Stück	Eisenrohre —	112	189	Soest	K. E.-D. Münster	
190	—	—	1	Pack	Eisentheile —	17	190	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
191	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	52	191	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	1	"	Eisenwaaren (Beschläge)	26	192	Warburg	K. E.-D. Cassel	
193	—	—	1	"	Eisenwaaren —	88	193	Frkfrt. a. M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	Kiste	Erz —	27	194	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
195	—	—	6	Fässer	leer —	17	195	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Fass	leer —	19	196	Devant les Ponts	Elsass-Lothring.	72,7 l.
197	—	—	1	"	leer —	44	197	Colmar	"	169 l.
198	—	—	1	"	leer —	16	198	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	3	Fässchen	gefüllt —	27	199	Oberlahnstein	"	
200	—	—	1	Kiste	Feigen —	17,5	200	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
201	—	—	1	Stab	Flacheisen —	5	201	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	3	202	Schirmeck	Elsass-Lothring.	
203	—	—	1	Kiste	versch. Glaswaaren —	61	203	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	—	1	—	Handfeger —	—	204	Spandau	K. E.-D. Berlin	
205	—	—	3	Stück	neue Handkörbe†) —	—	205	Breslau Oderth.B.	K. E.-D. Breslau	†) mit Bügel.
206	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	53 61,5	206	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	Pack	12 eis. Keile —	5	207	Aulendorf	Württemb. Stsb.	
208	—	—	1	Kiste	leere Kistchen —	8,5	208	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	—	—	2	Säcke	Kleider —	81	209	Wreschen	K. E.-D. Posen	
210	—	—	1	Kistchen	Kleidungsstücke —	5	210	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
211	—	—	1	Rolle	13 neue Körbe —	23	211	Altena	"	
212	—	—	1	Bund	leere Körbe —	—	212	Augsburg	Bayerische Stsb.	
213	—	—	1	Koffer	? —	4	213	Colmar	Elsass-Lothring.	
214	—	—	1	"	(gelber) ? —	32,5	214	Schieder	K. E.-D. Hannover	bez. Arolsen.
215	—	—	2	Pack	Kreissägen —	10	215	Gemünden	Bayerische Stsb.	††)
216	—	—	1	—	Kupferrohr, 2,5 m lg.	9	216	Eislingen	Württemb. Stsb.	

***) Gef.: Strecke Görlitz-Penzig.
††) August Krumm, Joh. Krum „Extra-Kreissägen" bezeichnet.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	—	1	—	Kurbel	1,5	217	Breslau*)	K. E.-D. Posen	*) Pluslager.
218	—	—	1	—	Latirbaum	—	218	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
219	—	—	1	Rolle	Leder	20	219	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
220	—	—	1	Sack	Lederabfälle	58	220	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gef.
221	—	—	1	—	Leitungsrohr	—	221	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	†)
222	—	—	1	Sack	Linsen	28	222	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
223	—	—	1	Ring	durchlochtes Maschinentheil	2	223	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Pack	Maschinentheile	6	224	Tessin	Meckl. Friedr. Frzb.	Pack in Leinen.
225	—	—	1	Kollo	Messgeräthe	9	225	Breslau**)	K. E.-D. Posen	**) Pluslager.
226	—	—	1	Bund	Nageleisen	25	226	Neuss	K. E.-D. Köln	
227	—	—	1	—	Patentwagenschlüssel	1	227	Detmold	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	—	l. Petroleumfass	—	228	Neumarkt	K. E.-D. Breslau	††)
229	—	—	1	—	l. Petroleumfass	—	229	Neuberun	K. E.-D. Kattowitz	
230	—	—	1	—	l. Petroleumfass	?	230	Wülfel	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
231	—	—	1	—	eis. Platte	—	231	Buk	K. E.-D. Posen	
232	—	—	2	—	Puffertheile	—	232	Ansbach	Bayerische Stsb.	
233	—	—	1	Stück	Pumpenrohr	34	233	Erkelenz	K. E.-D. Köln	
234	—	—	1	—	Puppenwagen	4	234	Lissa	K. E.-D. Posen	
235	—	—	1	—	gusseis Rad	42	235	Malmedy	K. E.-D. Köln	
236	—	—	6	—	halbr. Roste	5	236	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
237	—	—	1	—	Roststab	1	237	St. Oldendorf	K. E.-D. Cassel	
238	—	—	1	Ballen	leere alte Säcke	18	238	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	1	Sack	leere Säcke	4	239	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	"	Säcke	28	240	Elberfeld	"	
241	—	—	2	Bund	Säcke	58	241	Frkfrt. a. M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	—	—	1	Pack	leere Säcke	12	242	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
243	—	—	1	"	leere Säcke	19	243	Breslau***)	K. E.-D. Posen	***) Pluslager.
244	—	—	1	"	Schippen (ansch. Kohlenlöffel)	4	244	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
245	—	—	1	Sack	Schlempe	77	245	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
246	—	—	1	Pack	Schuhleisten	34	246	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	eis. Schwungrad	40	247	Wabern	K. E.-D. Cassel	
248	—	—	2	—	Sesselgestelle	—	248	Coblenz	K. E.-D. Köln	
249	—	—	1	Ballen	Speck	29	249	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	Stange	Stahl	43	250	Frkfrt. a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	Bund	Stahl	55,5	251	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
252	—	—	1	—	rud. Stahlscheibe	10	252	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
253	—	—	1 1	— —	Stahlscheere Drahtkorb	4 1	253	Lissa	K. E.-D. Posen	
254	—	—	1	Pack	Strohmesser	8	254	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1 1	— —	Tau, 6 m lang Leine	—	255	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
256	—	—	1	—	Tischchen	9	256	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	1	—	Tischfuss mit angebundenem Schlüssel	1	257	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
258	—	—	1	—	Tischbein mit 3 Füssen	—	258	Bebra	"	
259	—	—	1	—	verzinkter Topfdeckel	0,5	259	Detmold	K. E.-D. Hannover	
260	—	—	1	Sack	Viehsalz	48	260	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
261	—	—	12	Stück	Vorleger	?	261	Altona	K. E.-D. Altona	
262	—	—	2	—	Wagendecken	—	262	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
263	—	—	1	Stange	Walzeisen	47	263	Reppen	K. E.-D. Posen	
264	—	—	2	Kolli	Wellen	265	264	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
265	—	—	1	—	Winkeleisen mit Verschlussöse	2	265	Gera	K. E.-D. Erfurt	
266	—	—	1	Tafel	Zinkblech	?	266	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	2440	1	Kiste	leer	24	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
2	A S	—	1	Korb	Eisenwaaren	43	2	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
3	A V	2862	1	Bund	Rundeisenstahl	7	3	"	"	
4	C M	—	1	—	gusseis. Rohr, ca. 4 m lang	40	4	Griesheim a/M.	Hessische Ludwigsb.	auf Verbindungsb. Griesheim-Zollhof gef.
5	C S	1924	1	Bund	Eisenwaaren	33	5	Mannheim	Badische Stsb.	
6	E C	318	1	Kübel	gefüllt	15	6	Hofheim i/T.	Hessische Ludwigsb.	
7	F M	3	1	Fass	leer	17	7	Darmstadt	"	
8	F W	75	1	Kiste	Därme	30	8	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
9	G F S	1680	1	"	leer	33	9	Hof	Sächsische Stsb.	
10	G K	14858	1	"	Porzellanfiguren	100	10	Frkfrt. a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frkfrt. a/M.
11	G K	—	1	Stab	Flacheisen	32	11	Freiburg	Badische Stsb.	Auggen bezettelt.
12	G S	—	1	—	Ofentheil	22	12	Karlsruhe	"	
13	G W	2012/13	2	Fässer	leer	36	13	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
14	H	52	1	Bund	Holzspulen	1,5	14	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

†) Alte Bez.: Frankfurt a. M. Hpt. B.
††) Gef. Strecke Breslau-Liegnitz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
15	H	4848	1	Ballen	Stoffe	11	15	Mainz Eilg.-Abf.	Hessische Ludwigsb.	
16	H A	837	1	Fass	leer	20	16	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	alte Beklebung: Traben-Arlon.
17	H C	16	1	Sack	gefüllt	39	17	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
18	HK	—	1	„	Kartoffeln u. Rattige	40	18	Freiburg	Badische Stsb.	
19	H/S	6202	1	Kübel	Butter	18	19	Grossenhain C. G.	Sächsische Stsb.	
20	H S	46976	1	Kiste	?	29	20	Leipzig I (Bayer. B.)	„	bezettelt: Leipzig.
21	J G	6613	1	„	leer	6	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
22	J G	100	1	Ballen	Leder	13	22	Heidelberg	Badische Stsb.	Heidelberg beschr.
23	J N	53	1	Fass	leer	21	23	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
24	J N	—	1	Stück	Spannschraube	3	24	Freiburg	Badische Stsb.	Auggen bezettelt.
25	K H	371	1	Fass	leer	22	25	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
26	L W C	8435	1	„	Kaffee	43	26	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
27	M	4663	1	Korb	leer	13	27	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
28	M B	124	1	Ballen	Hopfen	95	28	Darmstadt	„	
29	M V G	216	1	Fass	leer	24	29	„	„	
30	N	1	1	„	leer	10	30	Mainz	„	bez.: Mainz.
31	O	2794	1	Korbfl.	Säure	77	31	Heidelberg	Badische Stsb.	Heidelberg beschr.
32	O H	8800	1	Kiste	leer	16	32	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
33	P C	529	1	„	?	64	33	Zwickau	„	
34	Ph L	284	1	Fass	leer	8	34	Freiburg	Badische Stsb.	
35	R N	12	1	Sack	Kraut, Sellerie, Nüsse	15	35	Leipzig (Dresd. B., Eilg.)	Sächsische Stsb.	verkauft.
36	S	59	1	Korbk.	Oel	30	36	Frkfrt. a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
37	S	3184	1	Kiste	Zündhölzer	61	37	Jöhstadt	Sächsische Stsb.	
38	S H	25	1	„	Flaschen	24	38	Mainz Eilg.-Abf.	Hessische Ludwigsb.	
39	St V	—	1	—	Herdplatte (mit 2 Löchern)	3	39	Freiburg	Badische Stsb.	
40	T C	—	1	Stück	Spannschraube	6	40	„	„	Auggen bezettelt.
41	W B	60	1	Sack	Weissrüben	36	41	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
42	W K	250 / 11328	2	—	leere Korbflaschen	10	42	Freiburg	Badische Stsb.	
43	W R	1	1	Fass	leer	9	43	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
44	W W	939	1	Kiste	?	36	44	Zwickau	Sächsische Stsb.	
45	W. Dehm	—	1	Fass	leer	20	45	Konstanz	Badische Stsb.	
46	K. Kunz	—	1	Käfig	(für Schweine)	22	46	Freiburg	„	
47	Metzger	—	1	Fass	leer	8	47	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
48	F. W. Schmidt	—	1	„	leer	95	48	Riegel	Badische Stsb.	
49	Otto Thost	—	2	—	Roststäbe	5	49	Zwickau	Sächsische Stsb.	
50	Weiten	45	1	Pack	leere Säcke	—	50	Beckingen	St. Johann-Saarbr.	
51	—	20	1	Bund	Schnittholz	16	51	Adorf	Sächsische Stsb.	
52	—	53	1	Pack	Bleche und 1 Rad	6	52	Chemnitz	„	
53	—	719 / 721	2	Fässer	Sauerkraut	216 / 234	53	„	„	verkauft.
54	□	88	1	Fass	leer	40	54	Bretten	Badische Stsb.	
55	× roth	—	2	Stück	Eisentheile	10,5	55	Dresden-N. (Schles. B.)	Sächsische Stsb.	
56	/ weiss	—	1	„	Eisentheil	1	56	„	„	
57	F.M. (im Herz)	3	1	Fass	leer	17	57	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	von einem Wagen Frankfurt a/M. O.-Aschaffenburg gefallen.
58	—	—	1	Blechstück	7 m lg. u. 0,25 m br.	—	58	Dettingen	Hessische Ludwigsb.	
59	—	—	1	Sack	Drahtgewebe	38	59	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
60	—	—	1	—	Eisenrohr	54,5	60	Grossenhain B. D.	„	
61	—	—	1	Kollo	Eisenrohr	5	61	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
62	—	—	1	Fass	leer, 54 l.	22	62	Pforzheim	Badische Stsb.	
63	—	—	18	Stück	Gasröhren	?	63	Karlsruhe	„	
64	—	—	1	Pack	Hydrantenschlüssel	—	64	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
65	—	—	1		Hebeeisen	—	65	Radolfzell	Badische Stsb.	
66	—	—	1	Sack	Kartoffeln	47	66	Freiberg	Sächsische Stsb.	verkauft.
67	—	—	1	—	eis. Lampengewicht	6	67	Chemnitz	„	
68	—	—	1	Kollo	gusseis. viereckiger Ofeneinsatz	12	68	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
69	—	—	1	Bund	Ofenringe	3	69	Rochlitz	Sächsische Stsb.	
70	—	—	1	—	Ofenrohr	40	70	Chemnitz	„	
71	—	—	1	Bund	1 Pickel u. 1 Schaufel	7	71	Freiburg	Badische Stsb.	
72	—	—	8	Stangen	Quadratstahl	49	72	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
73	—	—	1	—	Radfelge	6	73	Biblis	Hessische Ludwigsb.	bez.: Hanau-Biblis.
74	—	—	1	Bund	1 Rohrsessel und 1 Holzstuhl	7	74	Pforzheim	Badische Stsb.	
75	—	—	1	—	Rohgusstheil	12	75	Schwarzenberg	Sächsische Stsb.	
76	—	—	1	—	Roststab	4	76	Aue	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
77	—	—	3	Stangen	Rundstahl —	11	77	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
78	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	202	78	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
79	—	—	1	Pack	leere Säcke —	15,5	79	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
80	—	—	1	Bündel	Säcke —	50	80	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
81	—	—	1	„	ungebrauchte Säcke	42	81	Höchst i. O.	„	
82	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	14	82	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
83	—	—	1	Bund	Stallbesen —	11	83	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
84	—	—	1	—	gusseis. Verschlussdeckel zu Ofenringen	0,5	84	Densborn	St. Johann-Saarbr.	
85	—	—	1	—	Waschkommode —	—	85	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
86	—	—	1	—	Waschkommode —	—	86	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
87	—	—	1	Bund	Weiden —	15	87	Leipzig (Dresd. B.)	Sächsische Stsb.	
88	—	—	1	schwarzer Holzkasten	1 Zither —	4	88	Oberlichtenau	„	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Infolge Dammabrutschung in der Strecke Sirac-Pakracz-Lipik musste am 21. d. Mts. der Frachtenverkehr bis auf weiteres eingestellt werden.

Der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr wird mit Umsteigen, beziehungsweise Uebertragen der Kollis aufrecht erhalten.

Die Behebung der Verkehrsstörung dürfte voraussichtlich in 3—4 Wochen erfolgen.

Auf Grund des § 14 Absatz 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss. (94)

Wien, den 28. Dezember 1895.

2. Güterverkehr.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die Station Karlsruhe Mühlburger Thor wird am 1. März l. J. für die Beförderung von Leichen, Grossvieh in Wagenladungen und einzelnen Stücken, Kleinvieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Gütern geschlossen. Infolge dessen treten auf den angegebenen Zeitpunkt sämmtliche für obige Beförderungsgegenstände bestehenden Taxen und Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor ausser Kraft.

Karlsruhe, den 5. Januar 1896. (95)
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch - Hessischer Kohlenverkehr. Mit dem 15. Januar d. J. gelangt zu vorbezeichnetem Ausnahmetarife ein Nachtrag II zur Einführung, welcher

1. die Aufnahme der an der Neubaulinie Stadtilm-Saalfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt gelegenen Stationen;
2. anderweitige ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn (bereits seit 1. Januar d. J. gültig);
3. Ergänzungen und Berichtigungen

enthält.

Druckabzüge des Nachtrags sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Kattowitz, den 6. Januar 1896. (96)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif vom 1. April 1895 (Gruppen I/III) ist auf Seite 442, im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II, unter der Aufschrift „A. Verkehr nach den Stationen des Küstengebiets der Eisenbahn-Direktionsbezirke Danzig und Königsberg“ folgende Anwendungsbestimmung — mit Gültigkeit vom 21. Februar 1896 ab — aufzunehmen: „(Die Sendungen müssen auf den Empfangsstationen entladen und durch Landfuhrwerk oder in Wasserfahrzeugen abgefahren werden.)“

Bromberg, den 6. Januar 1896. (97)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Der Artikel „Holzsägespäne“ ist in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Holz des Spezialtarifs II) des Hessisch-Pfälzischen Tarifs aufgenommen worden. (98)

Mainz, den 6. Januar 1896.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. Februar l. J. wird die Tarifirung des Artikels „Seife“ nach dem Ausnahmetarif a des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs, Heft 4a, im Verkehr mit den Stationen Mannheim und Mannheim - Neckarvorstadt aufgehoben.

Mainz, den 6. Januar 1896. (99)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 gelangen für die Beförderung von Cement (Portland-Cement) ab Kiefersfelden und Kufstein nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im Januar 1896. (100)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 ab werden die in den Mitteldeutschen Tarifheften Nr. 2b und 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a für baumwollene Garne, rohe, für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz in Schlesien und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und verschiedenen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Badischen Staatseisenbahnen andererseits aufgehoben.

Erfurt, den 3. Januar 1896. (101)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef. Vom 15. Januar d. J. ab wird die Station Butzbach des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen. Vom gleichen Tage ab treten für den Verkehr mit Düsseldorf-Hafen um 2 km ermässigte Entfernungen bezw. Sätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 4. Januar 1896.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion. (102)

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird unsere Station Stötteritz mit den für Leipzig I (Bayerischer Bahnhof) bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Giesserei - Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Endverwaltungen.

Dresden, am 4. Januar 1896. (103)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. wird für Güter, welche aus der Mittel- und Westschweiz nach Badischen Stationen befördert werden und von da nach solchen Gebieten weitergehen, für welche die Transittarife für Basel Badischer Bahnhof im Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz verwendbar sind, frachtfreie Beförderung über die Baseler Verbindungsbahn gewährt.

Die erhobenen Verbindungsbahnfrachten werden auf Einreichung der Originalfrachtbriefe nach und von der betreffenden Badischen Station von hier aus zurückerstattet.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. Januar 1896. (104)
Generaldirektion.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Heft 13 des Theils II a (Schnittsätze für den Verkehr mit Elsass-Lothringen und Luxemburg) tritt am 15. Januar 1896 der Nachtrag II in Kraft (gratis).

Strassburg, den 31. Dezember 1895. (105)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 10. Januar 1896 wird der auf der Strecke Tilsit-Memel zwischen den Stationen Stonischken und Jon-Kugeleit

gelegene Haltepunkt Mädewald für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass von Mädewald Fahr- und Rückfahrkarten nach den Stationen, Haltestellen und Haltepunkten der Strecke Memel bis Insterburg sowie nach Königsberg i/Pr. über Insterburg und über Labiau ausgegeben werden.

Behufs Vermittelung des Personenverkehrs erfolgt die Abfahrt der Züge von Mädewald wie folgt:

Richtung nach Memel
Zug 101 um 6 Uhr 51 Min. Vormittags
„ 103 „ 12 „ 58 „ Nachmittags
„ 555 „ 4 „ 44 „ „
„ 105 „ 9 „ 4 „ Abends.

Richtung nach Insterburg
Zug 102 um 5 Uhr 16 Min. Morgens
„ 104 „ 11 „ 41 „ Vormittags
„ 106 „ 4 „ 32 „ Nachmittags
„ 556 „ 9 „ 38 „ Abends.

Gepäckstücke werden von Mädewald unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür gelangt auf der Endstation zur Erhebung.

Königsberg i/Pr., den 17. Dez. 1895. (106)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Am 15. Januar 1896 wird zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, sowie von Gütern im Binnenverkehr unserer Bahn vom 1. Juni 1893 der Nachtrag III eingeführt, welcher ausser dem Wegfall einer Sonderbestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung Aenderungen von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5a für die Beförderung von Eisenerz nach Station Hain enthält.

Siegen, den 7. Januar 1896. (109)
Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Frachtsätze für die Beförderung von Gütern aller Art im Verkehr zwischen Prag und Genf transit.) Für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehr zwischen Prag und Genf transit werden bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 30. Juni 1896, folgende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet:

Von oder nach	Genf transit — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	10 000
	Francs Gold für 1 000 Kilogramm	
den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen: Prag K. K. St. B., Smichow; den Stationen der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn: Prag-Bubna, „ -Sandthor, „ -Smichow	67,60	56,60

Die Sendungen müssen nachweisbar nach bezw. von Culoz oder weiter gelegenen Südfranzösischen Stationen befördert werden. — Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze beförderten Transporte gelten die reglementarischen Bestimmungen im Tariftheile I, Abtheilung A für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband.

Wien, am 31. Dezember 1895.
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen. (107)

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für vegetabilische Oele von Genf transit nach Salzburg, Kralup, Prag und Smichow. Für die Beförderung vegetabilischer Oele von Genf transit nach Salzburg, Kralup, Prag und Smichow, welche nachweislich von Marseille stammen, werden bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1896, bei Aufgabe von beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg beziehungsweise 10 000 kg auf jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Genf transit — bei Aufgabe von beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	10 000
	Francs für 1 000 kg	
Salzburg K. K. Oesterr. St. B. und Kgl. Bayer. Staatsbahnen	39,60	30,70
Prag, Smichow K. K. Oesterr. St. Bahnen; Prag-Bubna, „ -Sandthor, „ -Smichow der B. E. B.; Kralup	51,00	37,40

Wien, am 5. Januar 1896. (108)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Es wird hiermit bekannt gegeben, dass die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Ludwigs-Eisenbahngesellschaft am Donnerstag, den 30. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Saale des hiesigen Stationsgebäudes** stattfindet.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1895 vom 15. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass Seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen, sowie über den Etat pro 1896 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf **Dienstag, den 28. Januar d. J.**, angesetzt und zwar **Vormittags von 8–12 Uhr im neuen Kassenzimmer zu Fürth, Nachmittags von 2–4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.**

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben wird.

Nürnberg, am 9. Januar 1896. (110)
Das Direktorium.
Ley.

6. Verdingungen.

Verdingung der Anlieferung von 18 000 Stück flusseisernen Querschwellen im Gesammtgewicht von ca. 1 100 t.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von einer Mark von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von flusseisernen Querschwellen" versehene Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Vorm. 10½ Uhr an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 6. Januar 1896. (111)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 5. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Januar 1896.

Inhalt:

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Württemberg. (Fortsetzung.)
Die Stellung der Eisenbahnunternehmungen in der Arbeiterschutzgesetzgebung insbesondere über die Sonntagsruhe. (Schluss.)
Internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im November 1895.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Ueber die Verwendung des Auerschen Gasglühlichtes f. Zwecke der Eisenbahnverwaltung.
Altona-Kaltenkirchener Eisenb.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Südd. Eisenb.-Ges. in Darmstadt.
Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft.
Pritzwalk-Putlitz.
Hirschberger Thalbahn.
Zwickau - Berlin: Frachtvergütung für Beförderung von Eisen und Stahl.
Kleinbahnprojekte.
Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin.
Braunschweigische Strassenbahn.
Strassenbahnen.
Gesellschaft für elektr. Unternehmungen in Berlin.
Aus Frankreich:
Das Staatsbahnnetz.
Die Pariser Stadtbahn.
Nachruf.
Geheimrath Grosch †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg.

(Fortsetzung aus Nr. 4.)

Die zweite Bauperiode umfasst den Zeitraum von 1857 bis 1886. Die Vortheile, welche die bestehenden Württembergischen Eisenbahnen für die von ihnen durchzogenen Städte und Gegenden des Landes gebracht hatten, der Aufschwung der Landwirthschaft, der Gewerbe und des Handels und aller Hilfsquellen in diesen Landestheilen waren derart, dass eine Ausdehnung der Eisenbahnstrecken als eines der wichtigsten Mittel zur Hebung des Wohlstandes und der Bedeutung des Landes erschien: Die Regierung fasste denn auch im Jahre 1856 den Bau weiterer Linien ins Auge und brachte in der Folge bei der Ständeversammlung entsprechende Gesetzentwürfe ein. Durch das Gesetz vom 6. Mai 1857 wurde der Bau einer Eisenbahn von Plochingen nach Reutlingen auf Staatskosten angeordnet, und nach dem Gesetz vom 17. November 1858 sollten gebaut werden Bahnen von Heilbronn über Hall nach Crailsheim, von Crailsheim über Heidenheim zur Ostbahn, von Heilbronn an die Badische Grenze gegen Neckarelz, als Fortsetzung der oberen Neckarbahn von Reutlingen über Tübingen nach Rottenburg und über Rottweil gegen die Landesgrenze, endlich von Cannstatt über Gmünd und Aalen gegen Nördlingen.

Mit der Inangriffnahme des Baues dieser Bahnen, welche zugleich Anschlüsse an das Badische und an das Bayerische Bahnnetz erhalten und theilweise Preussisches Gebiet berühren sollten, trat an die Regierung von neuem die Aufgabe heran, mit den Nachbarstaaten in Verhandlungen zu treten. Es waren grosse Schwierigkeiten zu überwinden, da Bayern und Baden den gewünschten Anschlüssen, welche nach ihrer Meinung ihren eigenen Bahnen Eintrag zu thun geeignet waren, grundsätzlich abgeneigt waren und Preussen die Führung der oberen Neckarbahn durch Hohenzollernsches Gebiet von der Anlage anderer wenig rentablen Linien in den Hohenzollernschen Landen durch Württemberg abhängig machte. Doch kamen die erforderlichen Staatsverträge zustande. Von einschneidender Bedeutung war aber die in dem Staatsvertrag mit Bayern vom 21. Februar 1861 enthaltene Bedingung, an welche die Zubilligung des Anschlusses bei Nördlingen von Bayern geknüpft war. Es wurde nämlich Württemberg die Verpflichtung auferlegt, während der nächsten 12 Jahre vom Tage der Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Bahn keine Schienenverbindung zwischen dieser Linie und der Cannstatt-Ulmer Eisenbahn herzustellen, da hierdurch die Württembergische Linie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer geworden wäre als die Bayerische Linie von Nördlingen bis Lindau. Damit begab sich Württemberg auf eine Reihe von Jahren des Rechts der freien Bestimmung seiner Verkehrsverhältnisse in der genannten Beziehung, also der Möglichkeit, das Eisenbahnnetz, wie solches durch das Gesetz vom 17. November 1858 verabschiedet war, auszugestalten.

Neue Gesetze, welche den Abschluss weiterer Staatsverträge im Gefolge hatten, sicherten den Bau der Bahnen Wildbad-Pforzheim, Jagstfeld-Osterburken, Crailsheim-Mergentheim, Rottweil-Villingen bezw. Immendingen, Stuttgart-Weilderstadt-Calw-Nagold, Ulm-Sigmaringen, Leutkirch-Waldsee, Saulgau-Mengen, Tübingen-Hechingen. Bei der Auswahl der in An-

griff zu nehmenden Bahnlinien liess man sich leiten theils von der Rücksicht auf solche Landestheile, welche noch gar keine Eisenbahn hatten, theils von der Absicht, gesetzlich festgestellte, begonnene oder ausgebaute Linien zu ergänzen, theils durch die Rücksicht auf die staatsvertragsmässig eingegangenen Baufristen. Namentlich aber sollte dadurch erreicht werden die verschiedenen Arbeiten räumlich und sachlich möglichst zu theilen, um dadurch ohne empfindliche Störung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse des Landes dessen Arbeitskräfte nach Thunlichkeit anspannen zu können. Es folgte das Gesetz vom 16. März 1868, welches die Inangriffnahme der Strecken Nagold-Horb, Calw-Pforzheim, Leutkirch-Isny und Hechingen-Balingen anordnete. Im gleichen Jahre gelang es, einen Staatsvertrag mit Bayern über die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Crailsheim über Ansbach nach Nürnberg abzuschliessen. Im Jahre 1872 wurde der Bau der Bahnen von Hall nach Backnang und von da nach Waiblingen und Bietigheim, sowie von Stuttgart über Böblingen nach Freudenstadt gesetzlich bestimmt. Durch den Staatsvertrag mit Baden vom Jahre 1873 wurde die Herstellung der Linien von Jagstfeld über Neckarelz nach Eberbach, von Heilbronn nach Eppingen und von Freudenstadt über Alpirsbach nach Schiltach gesichert. In den Jahren 1876 und 1879 wurde der Bau der Bahnen Kisslegg-Wangen und Beihingen-Ludwigsburg verfügt. Am 1. Oktober 1879 wurde die Strecke Bretten-Bruchsal von Württemberg an Baden abgetreten, nachdem Baden von dem ihm durch Staatsvertrag vom Jahre 1850 eingeräumten Recht, das Eigenthum und den Selbstbetrieb dieser Strecke an sich zu ziehen, Gebrauch gemacht hatte. Die Länge der Staatsbahnen war nunmehr auf 1 568,41 km angewachsen. In die zweite Bauperiode fällt auch der Beginn der Erweiterungs-, Verbesserungs- und Erneuerungsbauten, welche theils infolge der Verkehrszunahme, theils infolge technischer Fortschritte und der Abnutzung der Materialien nöthig geworden waren. Von diesen Bauten sind hervorzuheben der Umbau des Bahnhofs Stuttgart, welcher im Jahre 1863 begonnen wurde, sowie derjenige der Bahnhöfe Plochingen, Cannstatt, Bietigheim, Mühlacker, Esslingen, Friedrichshafen, sodann die Anlage von zweiten Geleisen auf den Strecken Mühlacker-Ulm, Aalen-Goldshöfe, Cannstatt-Waiblingen, Eutingen-Horb und Calw-Althengstett, endlich die Verbesserung des Oberbaues der verkehrsreicheren Strecken durch Einlegung von Eisenschwellen und Stahlschienen und die Einrichtung der centralen Weichen- und Signalstellung auf einer Reihe von Stationen.

Die Bahnen der zweiten Bauperiode wurden ausgeführt von den Oberingenieuren Gaab, Abel, Morlok und Schlierholz. Das Werk geht nun auf die dritte Bauperiode seit 1887 über, indem es einleitend bemerkt: Eine über das ganze Land hin ihre Wirkung ausbreitende Bauperiode, eingeführt durch die Gesetzgebung der Jahre 1857 und 1858, fortgeführt durch die Staatsverträge und die ausgedehnte Gesetzgebung des Jahres 1865, auf weitere Gebiete geleitet durch das Gesetz vom März 1873 war mit der Fertigstellung der Kinzigbahn Freudenstadt-Schiltach im Jahre 1886 zum Abschluss gelangt. Das Ergebniss dieser bis zum Jahre 1881 fast unausgesetzt anhaltenden, ausserordentlich lebhaften Bauthätigkeit war die Erstellung eines wirklichen Eisenbahnnetzes, das seine Maschen über das Land zog und in den dem direkten und Durchgangsverkehr dienenden Linien bis auf den Anschluss der Allgäubahnen an die Bayerischen Bahnen und die Verbindung von Friedrichshafen längs des Bodensees mit Lindau und Konstanz vollendet war.

Durch einen im Jahre 1887 abgeschlossenen Staatsvertrag mit Bayern wurde der Bau einer Eisenbahn von Leutkirch nach Memmingen und von Wangen nach Hergatz verabredet, auch wurden gleichzeitig neue Grundsätze über den Betrieb der Württembergisch-Bayerischen Eisenbahnanschlüsse vereinbart. In der neuesten Zeit kam nun auch ein Staatsvertrag mit Bayern über den Bau einer Bahn von Lindau nach Friedrichshafen zustande und nachdem seitens der Badischen Regierung die Theilstrecke Stahringen-Ueberlingen eröffnet worden ist, darf wohl in Aussicht genommen werden, dass der Bau des übrigen Theils der nördlichen Bodenseegürtelbahn in nicht zu ferner Zeit erfolgen wird. Durch Gesetz vom 7. Juni 1887 wurde der Bau einer Bahn von Tuttlingen nach Sigmaringen und das Legen eines zweiten Geleises auf der Strecke von der Bayerischen Grenze bei Crailsheim über Heilbronn bis Eppingen im militärischen Interesse angeordnet, den grösseren Theil der Kosten übernahm für beide Anlagen das Reich.

Wenn nun auch das Württembergische Eisenbahnnetz in den dem grösseren Verkehr dienenden Linien seiner Vollendung zugeführt war, so blieben doch noch manche Gegenden übrig, die ihre Abgeschiedenheit und deren Folgen schwer empfanden. Städte abseits der Bahn, welche zu derselben hinstrebten, Thäler mit Fabriken und noch freien Wasserkräften, Landstriche zwischen zwei Bahnen, welche sowohl nach der einen als nach der anderen die Querverbindung anstrebten. Es zeigte sich auch in Württemberg, dass jede Eisenbahn ihre den Verkehr fördernde und belebende Wirkung nur auf eine gewisse Entfernung und innerhalb eines beschränkten Gebietes zu äussern vermag, dass der Nutzen mit wachsender Entfernung von der Bahn sich vermindert und allmählich verschwindet. Die ausserhalb des Verkehrsbezirks einer Eisenbahn Wohnenden haben daher das Bestreben, in den Verkehrsbezirk einbezogen zu werden, Bewohner des weiteren Verkehrsbezirks wünschen in den inneren Verkehrsbezirk zu gelangen. Wenn man aber den in solchen von der Bahn entfernter liegenden Landstrichen bereits vorhandenen Verkehr und auch die etwa sicher zu erwartende Verkehrssteigerung ins Auge fasste, so musste man sich sagen, dass eine Frequenz auch nur so, wie sie im Durchschnitt aller Württembergischen Bahnen bestand, welche verhältnissmässig gering war, fast nirgends in Aussicht genommen werden könnte, ja in vielen Fällen war es fraglich, ob nur über die Betriebskosten hinaus etwas zu erreichen wäre, oder selbst letztere — bei dem Betrieb der Vollbahn — sich deckten, wohl aber war anzunehmen, dass verschiedene Bahnen eine genügende Bruttoeinnahme lieferten, wenn sie mit weniger Kosten erstellt und betrieben würden. Diese Erwägung drängte auch in Württemberg zur Erstellung von Bahnen mit einfacheren Bau- und Betriebseinrichtungen, wie solche schon seit längerer Zeit in anderen Deutschen und ausserdeutschen Ländern zur Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse entstanden waren.

Was die Anlage solcher Bahnen von lokaler und untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen) in Württemberg betrifft, so sind die Privatunternehmungen zwar prinzipiell nicht ausgeschlossen; da jedoch die Ausführung durch die Privatindustrie ohne Inanspruchnahme staatlicher Mittel nur in seltenen Fällen möglich ist und die richtige Bemessung einer staatlichen Unterstützung, sei es in Form einer Zinsengarantie oder durch Gewährung unverzinslicher nicht rückzahlbarer Beiträge, oder in anderer Weise Schwierigkeiten darbietet, so hat sich als die Regel ergeben, dass der Staat den Bau und Betrieb der Bahnen, die als bauwürdig befunden werden, übernimmt, falls die unmittelbar betheiligten Gemeinden und Bezirke zu Leistungen sich herbeilassen. Die Frage der Art und Weise der Beitragsleistung wird von Fall zu Fall geregelt, da die Verhältnisse, welche in Betracht kommen, zu verschiedenartige sind, als dass eine schablonenmässige Behandlung eintreten könnte. In der Regel handelt es sich mindestens um Ersatz der vom Staat aufgewendeten Grunderwerbungskosten und kostenlose Ueberlassung des beim Bau vorübergehend erforderlichen Grund und Bodens.

So entstanden vom Jahre 1891 an bis heute die normalspurigen Nebenbahnen Schiltach-Schramberg, Reutlingen-Honau-Münsingen (mit streckenweisem Zahnradbetrieb), Waldenburg-Künzelsau und die schmalspurigen Nebenbahnen Nagold-Altensteig (1 m Spur) und Marbach-Beilstein (0,75 m Spur). Im Bau begriffen sind schmalspurige (0,75 m) Neben-

bahnen von Lauffen a/N. nach Güglingen und von Schussenried nach Buchau.

Hinsichtlich der Frage des weiteren Vorgehens mit dem Bau von Nebenbahnen hat die Eisenbahnverwaltung ihre Anschauung in einer am 7. Mai 1895 der Ständeversammlung übermittelten Denkschrift niedergelegt, über deren Inhalt in Nr. 43 S. 393 Jahrg. 1895 dieser Zeitung eingehend berichtet worden ist, weshalb davon abgesehen wird, das in dem Supper'schen Werk darüber enthaltene hier zu wiederholen.

Neben der Herstellung von Nebenbahnen ist als Hauptaufgabe der gegenwärtigen Periode zu bezeichnen: die Fortsetzung der infolge der Verkehrszunahme nothwendig gewordenen Erweiterungs- und Verbesserungsbauten an den im Betriebe befindlichen Bahnen. Als solche Bauten sind hervorzuheben der Umbau der Bahnhöfe Ulm, Cannstatt, Mühlacker, Geislingen und Göppingen, die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt, die Erbauung von Lokomotivremisen bei Stuttgart, die Ausführung des zweiten Geleises Mühlacker-Bretten und Bietigheim-Jagstfeld und endlich die Bauten zur Entlastung des Bahnhofs Stuttgart.

Der Bahnhof Stuttgart besteht, von einigen nicht erheblichen Erweiterungen abgesehen, heute noch in derjenigen Ausdehnung, welche er durch den Umbau in den sechziger Jahren erhalten hat. Der Verkehr, namentlich von dem Jahre 1880 an, ist aber in solch hohem Grade gestiegen, dass die Unzulänglichkeit der bestehenden Anlagen immer mehr zu Tage trat. Betrug doch die Steigerung des Personenverkehrs in dem Zeitraum von 1866/67—1888/89 75 %, derjenige des Güterverkehrs von 1868/69—1888/89 230 %. Der Zugverkehr auf dem Bahnhof Stuttgart ist von 102 Zügen im Jahre 1870 auf 283 Züge im Jahre 1892 (um 150 %) gestiegen.

Aehnlich wie auf dem Bahnhof Stuttgart liegen die Verhältnisse auf den nächstgelegenen freien Strecken der Hauptbahn. Dies hat schliesslich zu Anständen und Unzuträglichkeiten aller Art geführt, welche eine Abhilfe der bestehenden Ueberlastung dringend nöthig machten; diese konnten nur durch bauliche Vorkehrungen getroffen werden. Nach dem Vorgang anderer Bahnen, bei welchen ähnliche Missstände zu Tage getreten waren, lag es nahe, bauliche Einrichtungen zu treffen, die eine Ablenkung des durchgehenden Güterverkehrs von dem Bahnhof Stuttgart und den nächstliegenden freien Bahnstrecken gestatteten. Dieser Zweck soll nun erreicht werden durch den nach dem Gesetz vom 15. Juni 1893 angeordneten Bau einer Verbindungsbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim, einer Verbindungslinie zwischen der Hauptbahn und der Gäubahn auf der Prag bei Stuttgart, eines zweiten Geleises Stuttgart-Hasenberg und eines Güterbahnhofs auf der Prag (Nordbahnhof), sowie mit der Erweiterung des Bahnhofs Hasenberg (Westbahnhof).

Der gesammte Bauaufwand für die Staatsbahnen hat am 31. März 1894 betragen 525 662 384 *M*, der nicht getilgte Theil der Eisenbahnschuld 403 069 646 *M*.

In den folgenden Kapiteln des Abschnitts über den Eisenbahnbau sind der „Schienenweg und die Hochbauten" behandelt. Wir müssen uns darauf beschränken, aus dem reichen Inhalt dieses Theils einiges herauszugreifen. Nach der Darlegung der Grundlagen für die allgemeine Trassirung ist bemerkt, dass bei der Projektirung der einzelnen Linien von Anfang an nicht nur die Mindestbaukosten, sondern auch die zukünftigen Unterhaltungs- und Betriebsausgaben in Rechnung genommen wurden. Bei den nach 1854 erbauten Bahnen galt als Grundsatz, auf wichtigeren Linien die Grunderwerbung zugleich auch für das zweite Geleis vorzunehmen, zunächst aber nur ein Geleis zu erstellen, jedoch die Tunnel- und grösseren Kunstbauten, bezw. die Fundamente der letzteren sogleich zweispurig auszuführen. Auf die Art und den Umfang der Erd- und Felsarbeiten kann ein allgemeiner Schluss daraus gezogen werden, dass die Kosten derselben nahezu $^1/_4$, diejenigen der sämmtlichen normalspurigen Deutschen Bahnen, im Durchschnitt genommen, dagegen nur $^1/_7$ des ganzen Bauaufwands, oder auf 1 km Bahnlänge berechnet, 69 400 *M* gegenüber 35 600 *M* betragen hat. Tunnel sind in solcher Ausdehnung erforderlich geworden, dass die Kosten derselben auf etwa 4,5 % des gesammten Bauaufwands oder auf 13 600 *M* für das Kilometer Bahnlänge sich belaufen, wogegen die Kosten der Tunnel im Durchschnitt sämmtlicher normalspurigen Eisenbahnen Deutschlands nur 2,2 % oder 5 400 *M* für das Kilometer betragen. Dass auch den Brücken beim Bahnbau in Württemberg eine nicht unwesentliche Bedeutung zukommt, ergibt sich, wie bei den Tunneln, sowohl aus den auf ihre Herstellung verwendeten Kosten, als aus ihrer Zahl und Grösse. Auf das Kilometer Bahnlänge sind 32 100 *M* (10,6 % der gesammten Baukosten) auf Brücken und Durchlässe, bei sämmtlichen normalspurigen Deutschen Bahnen durchschnittlich 21 200 *M* (8,6 % der Baukosten) verwendet worden. Was den Oberbau betrifft, so verbreitet sich das Werk, durch zahlreiche Profilskizzen unterstützt, eingehend darüber. Hiernach ist das Schienengewicht von 30,7 kg bis 43,5 kg Metergewicht, die Länge der Schienen selbst von 4,56 m auf 12 m gestiegen. Der erste Versuch mit eisernen Querschwellen wurde im Jahre 1870 gemacht, seither haben dieselben ausgedehnte Anwendung gefunden. Die Schwelle des neuesten Profils ist 2,7 m lang, unten 258 mm breit, 95 mm hoch und wiegt 75 kg. Auch das Langschwellensystem Hilf ist auf einer Strecke zur Anwendung gekommen. Ebenso das Haarmann'sche Schwellenschienensystem. Ueberhaupt ist den Entwickelungsphasen der Oberbautechnik volle Beachtung geschenkt worden.

Die in der ersten Zeit des Bahnbaues erstellten Gebäude haben sich mit der Zunahme des Eisenbahnverkehrs zum grösseren Theil als unzureichend erwiesen; nur wenige sind bis zur Gegenwart in ihrer ursprünglichen Anordnung erhalten geblieben, die meisten mussten durch Umbau erweitert oder durch ganz neue Bauten ersetzt werden. Die weitgehendsten Wandlungen hat der Hauptbahnhof Stuttgart erfahren. Auf vielen Bahnhöfen oder in deren Nähe wurden im Interesse der zahlreichen Bahnbediensteten Wohngebäude erstellt, von welchen Stuttgart zwei ausgedehnte Anlagen aufzuweisen hat.

(Fortsetzung folgt.)

Die Stellung der Eisenbahnunternehmungen in der Arbeiterschutzgesetzgebung, insbesondere über die Sonntagsruhe.

(Schluss aus Nr. 3.)

§ 105 b untersagt die Beschäftigung der „Arbeiter" an Sonn- und Festtagen. Hierunter fallen alle „gewerblichen Arbeiter" im Sinne des Titels 7 der G.-O., also auch die Betriebsbeamten, Werkmeister und Techniker, die im Einzelfalle für einen unter § 105 b fallenden Betrieb unselbständige Arbeiten übernommen haben. Die Dauer der Sonntagsruhe ist im § 105 b Abs. 2 genau präcisirt. Die Bestimmungen über die Dauer und Beginn der Ruhezeit haben folgenden Sinn und Bedeutung: Abgesehen von den doppelten Feiertagen (Weihnachten, Ostern und Pfingsten) soll an jedem Sonn- und Festtag grundsätzlich der Kalendertag, d. h. von 12 Nachts bis wieder 12 Nachts gelten. Von diesen Stunden an wird deshalb die 24stündige Ruhezeit berechnet. Dies hat beabsichtigtermaassen die Wirkung, dass bei den blos am Tage arbeitenden Betrieben thatsächlich die Arbeiter zu einer Ruhepause von 36 Stunden kommen. Bei den Betrieben, welche Tag und

Nacht arbeiten, soll nicht der Kalendertag frei sein müssen, sondern die Ruhezeit behufs des Wechsels der bei Tag und der bei Nacht beschäftigten Arbeiter (Tag- und Nachtschicht) frühestens um 6 Uhr des Vorabends, spätestens um 6 Uhr Morgens des Sonntags beginnen dürfen, wenn der ganze Betrieb, nicht blos die Beschäftigung der einen Arbeiterschicht, die nächsten 24 Stunden nach dem Beginn der Ruhezeit eingestellt wird. Auf diese Weise kommen auch die Arbeiter bei den Tag- und Nachtarbeiten jedesmal zu einer 24 stündigen, abwechselnd zu einer längeren Sonntagsruhe.[6]) Gewisse Arbeiten bleiben auch künftig an Sonn- und Festtagen gestattet. Für diese greifen die gesetzlichen Bestimmungen über die Ruhezeit überhaupt nicht, oder nur in beschränkter Weise Platz. So sind auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ohne behördliche Genehmigung gestattet: Arbeiten, deren unverzügliche Ausführung die Beseitigung eines Nothstandes (z. B. Wiederherstellung von Schäden), oder zur Abwendung einer Gefahr, oder im öffentlichen Interesse (z. B. behufs Wiederherstellung und Ausbesserung von Wegen, Stegen, Brücken, öffentlichen Einrichtungen usw.) erforderlich sind. Hierher gehören ferner Hilfsarbeiten, wie das Reinigen von Maschinen, wenn ohne die Ausführung der Arbeiten am Sonntage der volle werktägige Betrieb nicht aufgenommen werden könnte. Bei derartigen Arbeiten zur Reinigung und Instandhaltung ist an die Reinigung und Instandhaltung der Betriebsanlagen, also der Betriebsstätte, der Feuerungsanlagen, der Maschinen, Apparate usw. gedacht. Instandhaltungsarbeiten sind nicht nur diejenigen Arbeiten, welche der Beseitigung bereits vorhandener Schäden dienen (Reparaturarbeiten), sondern auch solche, welche die Betriebsanlagen in dem vorhandenen guten Zustande erhalten sollen. Es wird dabei daran festzuhalten sein, dass die Instandhaltungsarbeiten begrifflich nur dazu bestimmt sind, den regelmässigen Fortgang des Betriebes vor Störung zu bewahren, dass aber keineswegs beabsichtigt ist, durch die Freigabe jener Arbeiten auch produktive Arbeiten an Sonn- und Festtagen zu ermöglichen.[7]) Das Verbot der Sonntagsarbeit soll nicht dazu führen, dass der werktägige Betrieb unter der Sonntagsruhe leidet. Es sind deshalb Arbeiten gestattet, von denen die Wiederaufnahme des vollen werktägigen Betriebes abhängt, sofern sie nicht am Sonnabend nach Beendigung der Arbeitszeit oder am Montag vor Beginn derselben vorgenommen werden können. Gleiches gilt von Arbeiten zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Misslingens von Arbeitserzeugnissen. So lange alle diese im § 105 c, Ziffer 1—4 bezeichneten Arbeiten zulässig sind, ist auch die Beaufsichtigung des Betriebes und die Vornahme der erforderlichen Hilfsvorrichtungen gestattet. Finden derartige ausnahmsweise zulässige Sonntagsarbeiten in Eisenbahnwerkstätten statt, so müssen auch hier die zur wirksamen Kontrole in § 105 c Abs. 2 vorgeschriebenen Verzeichnisse mit den erforderlichen Einträgen geführt werden.

Als Eintragung genügt beispielsweise: „Sonntag, den so und so vielten, 10 Mann 3 Stunden bei der Reparatur eines Achsenbruches beschäftigt.“ Nach der Preussischen Ausführungsanweisung muss das Verzeichniss über sämmtliche auf Grund des § 105 c vorgenommenen Sonntagsarbeiten Auskunft geben. Aus den Einträgen muss die Art der Arbeit soweit zu ersehen sein, dass beurtheilt werden kann, ob sie unter die in den Ziffern 1—5 des § 105 bezeichneten Arbeiten fällt. Bei den Arbeiten unter Ziffer 3 und 4 (Reinigung und Instandhaltung, sowie Wiederaufnahme des Betriebes, Arbeiten zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Misslingens von Arbeitserzeugnissen), sofern dieselben länger als 3 Stunden dauern, oder die Arbeiter am Besuche des Gottesdienstes hindern, ist jeder Arbeiter entweder an jedem 3. Sonntage volle 36 Stunden oder an jedem 2. Sonntage mindestens in der Zeit von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends von der Arbeit frei zu lassen.

Einzelne Gewerbe können entweder stets oder wenigstens zu gewissen Zeiten ihren Betrieb nicht unterbrechen, weil dies technisch unmöglich. Für solche Gewerbe kann der Bundesrath die bestehenden Vorschriften aufheben oder einschränken. In das Gebiet der Eisenbahnunternehmungen fallen hier Eisengiessereien, Gasanstalten, der Betrieb von elektro-dynamischen Maschinen usw. Hierbei hat das Gesetz (§ 105 d) in erster Linie die technische Natur des Arbeitsprozesses im Auge; es wird vorausgesetzt, dass nach dem derzeitigen Stand der Technik die wirthschaftlichen Ziele des Arbeitsprozesses nur dann erreicht werden können, wenn derselbe fortgesetzt auf längere Dauer, auch an Sonn- und Festtagen im Gange bleibt. Die Sonntagsarbeit im ganzen Betrieb wird dann gestattet, wenn die für die Ausnahmebewilligung maassgebenden wirthschaftlichen und technischen Gründe hinsichtlich der ganzen Betriebsthätigkeit vorliegen. In den Bestimmungen des Bundesraths werden diese Arbeiten genau bezeichnet. Die seither getroffenen Anordnungen sind in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 5. Februar 1895 („Reichsges.-Blatt“ Nr. 4) veröffentlicht.

Es kann endlich vorkommen, dass für einzelne Gewerbebetriebe aus irgend einem Grunde die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften den schwersten Schaden zur Folge haben würde. Die Verwaltungsbehörde ist deshalb nach § 105 f befugt, wenn zur Verhütung eines unverhältnissmässigen Schadens ein nicht vorherzusehendes Bedürfniss der Beschäftigung von Arbeitern an Sonn- und Festtagen eintritt, von der Befolgung des Gesetzes Ausnahmen zu gestatten. Bei Eisenbahnunternehmungen könnte diese Vorschrift z. B. für Reparaturen beschädigter Maschinen praktisch werden.

Wie bereits erwähnt, finden die Bestimmungen des § 105 a Abs. 1, § 105 b—g auf das Verkehrsgewerbe, also den eigentlichen Eisenbahndienst, keine Anwendung. Nicht unter das Verkehrsgewerbe fallen die Hilfsbetriebe der Eisenbahnen. Man muss hierbei den Satz festhalten: „Wenn im Bereiche eines verkehrsgewerblichen Betriebes zum Zweck der Gewinnung, Be- und Verarbeitung der den Betriebszwecken dienenden Gegenstände gesonderte Anstalten errichtet werden, denen die Eigenschaften einer Fabrik, Werkstätte usw. zukommt, so unterliegen die Arbeiten dieser gesonderten Anstalten dem § 105 b Abs. 1.“ — Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass durch § 105 i von der Anwendung über die Vorschriften der Sonntagsruhe nur solche gewerbsmässige Verrichtungen der Verkehrsbeförderung ausgenommen sind, welche sich als ein geschlossener Gewerbebetrieb darstellen. Es bleibt den landesrechtlichen Vorschriften überlassen, die Sonntagsruhe in den Verkehrsgewerben zu regeln. In Bezug auf die Eisenbahnen hat der Reichstag unterm 19. Februar 1895 folgende Resolution angenommen: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, behufs Förderung der Gewährung ausreichender Sonntagsruhe beim Eisenbahndienste, seine Vermittelung bei den verbündeten Regierungen eintreten zu lassen; insbesondere dahin zu wirken, dass der Güterverkehr an Sonn- und Festtagen möglichst eingeschränkt werde.“

Internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen.*)

Im Oktober des Jahres 1882 trat in Bern, anlässlich der Betriebseröffnung der Gotthardbahn, auf die Einladung des Schweizerischen Bundesrathes hin, eine Konferenz von Eisenbahnfachmännern der Schweiz und ihrer vier Grenzstaaten zusammen, um die baulichen Bedingungen zu diskutiren, welchen das Rollmaterial der Eisenbahnverwaltungen zu entsprechen habe, um im internationalen Verkehr unbeanstandet

---

[6]) Vergl. v. Schicker, G.-O. S. 165.

[7]) Vergl. M. Werner, Die Sonntagsruhe in Industrie und Handwerk, S. 21. Berlin, C. Heymann's Verlag.

*) Nach einem Aufsatz von A. Bertschinger, Kontrolingenieur beim Schweizerischen Eisenbahndepartement in Bern, abgedruckt in der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 28. Dezember 1895.

von den Linien eines Landes auf die des anderen übergehen zu können.

Die Resultate dieser Verhandlungen sind von den Regierungen der an der Konferenz vertretenen Staaten geprüft und im Mai 1886 in einer zweiten internationalen Konferenz festgestellt worden. Die Beschlüsse dieser Konferenz wurden in die 6 Artikel des Schlussprotokolls vom 15. Mai 1886 zusammengefasst. Der Art. I dieses Protokolls bestimmt die Grenzen, innerhalb welcher die Spurweite der Bahngeleise sich bewegen darf. Im Art. II sodann sind die Bestimmungen zusammengestellt, denen das Rollmaterial der Eisenbahnen zu entsprechen hat, damit es aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden darf. Die Art. III bis VI enthalten Bestimmungen über den Zusammentritt neuer Konferenzen zum Zwecke der Vervollständigung oder Aenderung der vereinbarten Bestimmungen, den Beitritt weiterer Staaten zu den getroffenen Abmachungen und das Inkrafttreten resp. die Kündigung der Vereinbarung.

Gleichzeitig wurden auch in getrennten Verhandlungen Vorschriften festgestellt, betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Die vorbehaltene Genehmigung der vereinbarten Bestimmungen wurde von den Parlamenten der Staaten ertheilt und konnten die Vereinbarungen im April 1887 in Kraft gesetzt werden.

Seither haben sich noch eine Reihe weiterer Staaten Europas den Beschlüssen der Konferenz vom Jahre 1886 angeschlossen, nämlich: Rumänien im Januar 1887, die Niederlande im März 1887, Serbien im Juli 1888, Griechenland im Mai 1890, Belgien im Juni 1890, Bulgarien im Juni 1891.

Anlässlich der Konferenzen wurde betont, dass die Möglichkeit gewahrt werden müsse, die verschiedenen technischen Fragen nöthigenfalls nochmals prüfen zu können, um so, wenn möglich, zu einer noch vollständigeren Einheit im Eisenbahnwesen zu gelangen. Das getroffene Abkommen trägt dieser Ansicht Rechnung, in dem es, wie vorstehend angedeutet, die Einberufung neuer Konferenzen vorsieht. Der Schweizerische Bundesrath hat nun neuerdings die Initiative ergriffen zum weiteren Ausbau der internationalen technischen Einheit im Eisenbahnwesen.

Zehn Jahre nach dem Zusammentritte der letzten Konferenz werden sich, der am 9. Dezember 1895 ergangenen Einladung des Schweizerischen Bundesrathes Folge gebend, im Frühjahr d. J. Fachmänner der Staaten des Europäischen Kontinents, deren Eisenbahnen mit der sogenannten „normalen Spur" gebaut sind und untereinander in direkter Verbindung stehen, in Bern zusammenfinden, um über die Bedingungen, unter welchen der Uebertritt von Eisenbahnmaterial von einem Staat in den anderen stattzufinden hat, zu berathen.

Der Schweizerische Bundesrath hat für diese Verhandlungen der III. internationalen Konferenz ein Programm vorgeschlagen, das die nachfolgenden 16 Punkte umfasst:

1. Feststellung derjenigen Bestimmungen der Art. I und II des Schlussprotokolls der II. internationalen Konferenz vom Mai 1886, welche unverändert bleiben sollen.

2. Verhandlungen über die Aenderungen an den Bestimmungen der Art. I. und II.

3 Ergänzungen der Bestimmungen des Art. II.

4. Verhandlungen über die Frage einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen an Hand der vom Schweizerischen Bundesrathe den Staaten mitgetheilten Konstatirung der inneren Umhüllung der bestehenden Begrenzungslinien.

5. Aufstellung allgemeiner Bestimmungen, betreffend Berücksichtigung der Krümmungen der Bahnlinien bei den Querschnittmaassen der Fahrzeuge von ausserordentlicher Länge.

6 Besprechung, der Form der Mittheilungen über die zulässigen festen Radstände, in der Richtung, ob nicht die Verzeichnisse möglichst vereinfacht und die Bemerkungen thunlichst einheitlich gehalten und auf diejenigen beschränkt werden sollten, welche mit der Frage des zulässigen Radstandes in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

7. Durchsicht der im Schlussprotokoll der Konferenz vom Mai 1886 enthaltenen Vorschriften über den Zollverschluss der Güterwagen im internationalen Verkehr.

8. Besprechung, betreffend Zusammenfassung der in der Konferenz vom Mai 1886 in zwei getrennten Protokollen niedergelegten Vereinbarungen über den zollsicheren Verschluss der Güterwagen und die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

9. Aufstellung von Bestimmungen allgemeiner Natur über die periodische Revision und den Unterhalt des transitirenden Rollmaterials. Feststellung der Mängel an den Wagen, welche zur Zurückweisung der letzteren berechtigen sollen.

10. Aufstellung von allgemein verbindlichen Vorschriften über die Beladung der Güterwagen im internationalen Verkehr. Speziell mit Rücksicht auf: die Sicherung gegen Verschieben, die Vertheilung der Last und die Ueberlastung der Wagen, die Umrisse der Ladung und deren Reduktion in besonderen Fällen, sowie die Verladung auf mehrere Wagen.

11. Bezeichnung eines für das Eisenbahnmaterial zur Verwendung empfohlenen metrischen Gewindesystems.

12. Verhandlungen über die Frage der Wünschbarkeit einer Vereinheitlichung der Signalträger an den Wagen.

13. Verhandlungen über die Frage der Wünschbarkeit einheitlicher Bestimmungen über die Schlauchverbindungen der durchgehenden Bremsen und Dampfheizungen, sowie der Wagenbeleuchtungseinrichtungen.

14. Bezeichnung von allfälligen weiteren Punkten, deren Studium angezeigt erscheint.

15. Vereinbarung von Bestimmungen über die weitere Behandlung der Angelegenheiten, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen und die Erleichterung im Uebergang der Fahrzeuge im internationalen Eisenbahnverkehr überhaupt:

a) Schaffung einer centralen Stelle (ständiges Generalsekretariat) für die Vermittelung der vorgesehenen Mittheilungen und Vorbereitung neuer Konferenzen.
b) Bestimmungen über den Zusammentritt neuer Konferenzen.
c) Bezeichnung von Amtsstellen in den einzelnen Staaten, welche mit der centralen Stelle in Sachen der Ausführung der getroffenen Vereinbarungen direkt zu verkehren hätten.
d) Verfahren in Fällen, wo über die Auslegung der aufgestellten Vorschriften Zweifel bestehen.
e) Tragung der erwachsenden Unkosten.
f) Beitritt weiterer Staaten zu den Vereinbarungen.

16. Unterzeichnung eines Vertrages.

Wenn die eingeladenen Staaten auf die Anregung des Schweizerischen Bundesrathes eingehen, so werden künftighin nicht nur für die baulichen Verhältnisse der Wagen, sondern auch für deren Zustand im allgemeinen und für die Beladung derselben internationale Bestimmungen maassgebend sein, wodurch manche Schwierigkeit, welche sich jetzt dem freien Verkehr der Eisenbahnwagen von den Linien eines Staates auf die eines andern entgegenstellt, gehoben und die Sicherheit des Transportes vermehrt werden dürfte.

Ein internationales Büreau soll sodann in Zukunft die eisenbahntechnischen Mittheilungen der Staaten untereinander vermitteln und fördern. Der belebende Einfluss einer solchen Erleichterung auf die internationalen Bestrebungen im gesammten Eisenbahnwesen wird nicht ausbleiben.

Die Konferenz hat sich aber nach dem Punkte 11 des Vorschlages des Schweizerischen Bundesrathes auch mit einer Frage zu befassen, die nicht nur das Eisenbahnwesen im besonderen angeht. Es wird eine internationale Regulirung der Frage des metrischen Gewindesystems, vorerst allerdings nur für das Eisenbahnmaterial, angestrebt und äussert sich der Schweizerische Bundesrath hierüber in den den Staaten mitgetheilten Dokumenten für die dritte Konferenz wie folgt:

„Die Wünschbarkeit eines rationellen metrischen Gewindesystems an Stelle des meistverwendeten gegenwärtigen, dem Englischen Zollmaasse angepassten, in den verschiedensten Variationen durchgeführten sogenannten Whitworthsystems ist in Fachkreisen und Fachzeitschriften schon so vielfach erörtert und betont worden, dass dieselbe kaum mehr in Frage gestellt werden kann. In erster Linie dürften bei dieser Angelegenheit die Eisenbahnverwaltungen mit ihren unzähligen Schrauben interessirt sein; es scheint daher wohl angezeigt, dass sich die einzuberufende Fachmännerkonferenz mit derselben ebenfalls befasse.

Nirgends wie hier tritt aber das Bedürfniss einer einheitlichen, internationalen Lösung dieser Frage zu Tage. Jede Bahnverwaltung kann in die Lage kommen, sich mit Fahrzeugen einer anderen Verwaltung, eines anderen Landes befassen zu müssen. Dabei wäre es nun von erheblichem Vortheil und jedenfalls der Ausführung der Arbeit förderlich, wenn mit den eigenen Schrauben ausgeholfen werden könnte. Eine weitere, nicht zu unterschätzende Erleichterung würde auch in der Anschaffung und Herstellung des Rollmaterials und der Schrauben im allgemeinen geschaffen, wenn auf dem ganzen Kontinent nur noch mit einem, genau festgesetzten Gewindesystem zu rechnen wäre.

Wenn einmal die Staaten sich für das Eisenbahnmaterial über ein einheitliches, internationales metrisches Schraubensystem geeinigt haben, so ist kaum zu bezweifeln, dass die gesammte Maschinenindustrie gern nachfolgen wird, ein Gesichtspunkt, der bei den Entschliessungen der Konferenz beachtet zu werden verdient.

Ein eventueller Beschluss kann wohl kein unbedingt bindender sein, indessen wird damit die Frage in das richtige Geleise gebracht und das System festgesetzt. Die Ausführung

würde allerdings dem einzelnen überlassen bleiben, in der Annahme jedoch, dass die Staaten, soweit an ihnen, dafür besorgt sein werden, dass das einheitliche metrische Gewinde in nicht zu ferner Zeit zur Durchführung komme."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 15 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Nr. 191 und 193b des Vereins-Preisverzeichnisses (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 48 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Abänderung der Festsetzungen in § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat November 1895.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat November 1895 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 10 Entgleisungen auf freier Bahn, 21 Entgleisungen in Stationen, 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 20 Zusammenstösse in Stationen und 173 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 228 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 61 Personen getödtet und 115 Personen verletzt, sowie 118 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 113 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 8 verletzt, und zwar entfallen: 1 Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Elberfeld, Erfurt, Essen und Magdeburg.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 42 getödtet und 94 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 18 getödtet und 11 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36 724 km 216 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 051 km 12 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 170 km Betriebslänge und 120 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 171 km Betriebslänge und 79 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M., in Essen und in Berlin, bei den Privatbahnen: die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Ostpreussische Südbahn.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Essen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen ist am 1. Dezember 1895 die 3,64 km lange Verbindungsbahn (Riemke-) Herne G.-Wanne für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Station Herne G. dient nur zu Rangirzwecken und zur Aufstellung leerer Wagen.

Von der Verbindungsbahn sind 0,88 km der Betriebsinspektion Essen 4 und die Reststrecke (Bahnhof Wanne) mit 2,76 km der Betriebsinspektion Essen 1 unterstellt. Die ganze Verbindungsbahn gehört zur Verkehrsinspektion Essen 1 sowie zur Maschineninspektion Essen 1.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Dezember 1895 ist der an der Bahnstrecke Leipzig-Thür. Bhf.-Probstzella belegene Haltepunkt Bornitz für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Donauwörth-Ingolstadt zwischen den Stationen Unterhausen und Burgheim erbaute Haltestelle Strass-Moos ist am 15 Dezember 1895 für die Abfertigung von Personen Reisegepäck und Hunden eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen. Die Station Karlsruhe-Mühlburger Thor wird am 1. März d. J. für die Beförderung von Leichen, Grossvieh in Wagenladungen und einzelnen Stücken, Kleinvieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Gütern geschlossen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ueber die Verwendung des Auer'schen Gasglühlichtes für Zwecke der Eisenbahnverwaltung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 25. Dezember 1895 an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Wie aus den gemäss Erlass vom 13. Juli v. J. erstatteten Berichten hervorgeht, kann gegenwärtig als feststehend angenommen werden, dass durch Verwendung des Auer'schen Gasglühlichtes bei der Beleuchtung von Innenräumen, in denen die Dauer der Glühkörper nicht durch Erschütterungen, Luftzug und Staub beeinträchtigt wird, eine Herabsetzung der Ausgaben für Beleuchtung auf etwa die Hälfte des bei den älteren Gaslichtbrennerformen aufzuwendenden Betrages ermöglicht wird. Sofern dagegen die bezeichneten Vorbedingungen nicht erfüllt sind, insbesondere bei der Aussenbeleuchtung, wird nach den bisherigen Erfahrungen der durch die bessere Ausnutzung des Gases erzielbare Vortheil im allgemeinen durch die vermehrten Kosten für Ersatz der Glühkörper, sowie durch die verminderte Betriebssicherheit der Brenner aufgewogen. In Anbetracht dieser Verhältnisse wollen die Königlichen Eisenbahndirektionen fortfahren, nach Maassgabe der verfügbaren Mittel an den dazu geeigneten Stellen planmässig die Brenner älterer Einrichtung durch solche für Auer'sches Gasglühlicht zu ersetzen. Bei der Aussenbeleuchtung sind die Versuche weiter fortzuführen, und zwar unter Benutzung einer der verschiedenen neuerdings in den Handel gelangten verbesserten Laternen (z. B. Ritter, Schülke usw.), die anscheinend einen ausreichenden Schutz der Glühkörper gegen schädigende Einflüsse gewährleisten. Ueber die hinsichtlich der Aussenbeleuchtung erzielten Ergebnisse ist binnen Jahresfrist zu berichten und dabei gleichzeitig anzugeben, welche Kosten erwachsen würden, wenn überall dort, wo dies nach Maassgabe der gewonnenen Erfahrungen zweckmässig erscheint, an Stelle der vorhandenen Brenner solche für Auer'sches Gasglühlicht angebracht werden.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde dem Antrage der Verwaltung entsprechend (vergl. Nr. 97, S. 866, Jahrgang 1895 d. Ztg.) beschlossen, behufs Fortführung der Bahn von Kaltenkirchen bis Bramstedt das Aktienkapital von 1 200 000 *M.* auf 1 860 000 *M.* zu erhöhen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Verwaltung hat bei seewärts von Libau in Lübeck eingegangenen Spiritussendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in 1896 für Versender, welche mindestens 3 500 t zur Beförderung aufliefern, den Frachtsatz Lübeck-Hamburg auf 0,26 *M.* für 100 kg ermässigt.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt.

Von den nominellen 6 500 000 *M.* Aktien der Gesellschaft werden am 14. d. Mts. 2 000 000 *M.* von der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, Berlin und Frankfurt a/M. zu 124 % zur Subskription gestellt werden. Die Aktien werden nicht an der Berliner, dagegen an der Frankfurter Börse zur Notiz gelangen, wo bereits die 3,5 % Obligationen der Gesellschaft im Betrage von 6 000 000 *M.* notirt werden. Für das erste, am 31. März 1895 abgelaufene Geschäftsjahr ist eine Dividende von 5,80 % zur Vertheilung gelangt. Die Roheinnahmen des laufenden Jahres betragen nach den provisorischen Ermittelungen vom 1. April bis 1. Dezember 1 370 319 *M.* gegen 1 297 844 *M.* im Vorjahre. In Hessen sind die Obligationen durch ministerielle Verfügung als pupillarische Anlage zugelassen worden.

Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft.

Da die Verhandlungen zwischen Preussen und Braunschweig über die Harzquerbahn Nordhausen-Wernigerode in gutem Flusse sind und auf Ertheilung der Konzession zum Bau der Bahn sicher zu rechnen ist, so hat die Gesellschaft die Verträge über Lieferungen der Wagen, Lokomotiven usw. abgeschlossen, eine geeignete Persönlichkeit zur Leitung der Bahn gewonnen, die Inangriffnahme des Bahnbaues im nächsten Frühling, sobald es die Witterung erlaubt, beschlossen und in Aussicht gestellt, dass die Eröffnung des Betriebes auf den Theilstrecken Wernigerode-Steinerne Renne und Nordhausen-Ilfeld am 1. Juli d. J. zu erhoffen sei. Die

Verträge zum Grunderwerb für die Theilstrecke Nordhausen-Ilfeld sollen in nächster Zeit abgeschlossen werden.

Pritzwalk-Putlitz.

Dem Kreise Ostprignitz im Regierungsbezirk Potsdam, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Pritzwalk nach Putlitz beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Hirschberger Thalbahn.

In Berlin hat kürzlich die Konstituirung der Hirschberger Thalbahngesellschaft m. b. H. mit einem Kapital von 800 000 ℳ stattgefunden. Die Bahn wird ausschliesslich mit Gasmotorbetrieb eingerichtet und soll zunächst die Ortschaften Hirschberg, Warmbrunn und Hermsdorf verbinden. Die Ausführung der ganzen Anlage ist von der Deutschen Gasbahngesellschaft in Dessau übernommen worden.

Frachtvergütung für Beförderung von Eisen und Stahl im Verkehr Zwickau-Berlin.

Die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen vergütet denjenigen, welche im Jahre 1896 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau nach folgenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, wenn der gegenwärtig gültige Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Zwickau und Berlin usw. angewendet worden ist, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis auf weiteres folgende Beträge: 1. im Verkehr nach Berlin, Anhalt-Dresdner Bahnhof, 0,04 ℳ für 100 kg, und 2. im Verkehr nach Berlin, Stettiner Bahnhof, Lagerhof bei Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau, 0,01 ℳ für 100 kg.

Kleinbahnprojekte.

In den Kreisen Tost-Gleiwitz und Tarnowitz wird die Herstellung folgender schmalspuriger Kleinbahnen beabsichtigt: a) von Peiskretscham nach Tarnowitz, b) von Tost nach Langendorf mit Abzweigung von Giergowitz über Schwieben nach Keltsch, c) von Peiskretscham nach Tworog und d) von Peiskretscham nach Langendorf.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer Kramer & Comp. in Berlin planen den Bau einer Kleinbahn vom Bahnhofe Nieder-Salzbrunn (früher Sorgau) über Freiburg nach Schweidnitz.

Der Kreis Pyritz hat kürzlich beschlossen, an Stelle der früher geplanten Kleinbahnen Arnswalde-Pyritz und Pyritz-Klein-Schönfeld nur eine vollspurige Kleinbahnverbindung von Pyritz nach Plönzig herzustellen.

Der Kreis Friedeberg N./M. beabsichtigt, eine Kleinbahn vom Bahnhofe Friedeberg an der Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Kreuz nach der Stadt Friedeberg zu bauen.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin.

Die Gesammt-Fahreinnahme betrug aus den Betriebsunternehmungen zu Chemnitz, Dortmund, Duisburg, M.-Gladbach, Königswinter und Lübeck, welche seit dem 1. Juli 1895 zu den Betriebsunternehmungen der Allgemeinen Lokal- und Strassenbahngesellschaft gehören, vom 1. Januar bis Ende Dezember 1895 1 346 205 ℳ (gegen 1894 + 152 614 ℳ), dazu Lübeck vom 1. Januar bis 30. Juni 1895 94 900 ℳ, zusammen gegen 1894 + 247 514 ℳ.

Braunschweigische Strassenbahn.

Im Jahre 1895 betrugen die Betriebseinnahmen 213 698 ℳ (gegen 209 991 ℳ in 1894 und 217 200 ℳ in 1893). Die Verwaltung ist jetzt damit beschäftigt, die speziellen Pläne für Einführung des elektrischen Betriebes, Ausbau der städtischen Linien und Bau der elektrischen Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel auszuarbeiten, da die entgegenstehenden Schwierigkeiten gehoben sind.

Strassenbahnen.

Charlottenburger Strassenbahn. Ein auf der Charlottenburger Strassenbahn am 10. d. Mts. in Betrieb gestellter Akkumulatorwagen der Neuen Berliner Elektrizitätswerke und Akkumulatorenfabrik, Aktiengesellschaft, wurde zuvor durch eine Probefahrt einer Prüfung unterzogen. Die Fahrt ging vom Bahnhof der Strassenbahn bis zum „Knie“ und wieder zurück. In den Geleisen liegen Phönixschienen. Glatt legte der Wagen, der für 31 Personen berechnet ist, aber erheblich stärker besetzt war, seinen Weg zurück. Die Akkumulatoren sind, wie die „Voss. Ztg.“ berichtet, nach dem System Schäfer & Heinemann hergestellt. Die Tagesleistung der Batterie, die aus 124 Elementen besteht, wird mit 110 Wagenkilometern angegeben, dabei aber bemerkt, dass sie noch 30 Wagenkilometer mehr, also im ganzen 150, zu leisten vermöge. Diese Leistung würde gestatten, den Akkumulatorwagen innerhalb 24 Stunden nur ein einziges Mal zu laden und mithin dieses Laden während der Nachtzeit vorzunehmen. Der in Betrieb gesetzte Wagen wiegt 9 700 kg, von denen 3 400 kg auf das Untergestell einschliesslich Motor und Steuerapparate, 3 000 kg auf den Wagenkasten und 3 300 kg auf Bleiakkumulatoren entfallen. Dass der neue Wagen die Steigung zum Spandauer Bock, welche auf 550 m Entfernung 1 : 28 beträgt, bei voller Belastung mit 6 km in der Stunde zu nehmen vermag, und dass er auf der günstigen Strecke in Charlottenburg mit der Geschwindigkeit von etwa 12 km in der Stunde fuhr, sei noch hinzugefügt. Ausgestattet ist der Wagen recht hübsch; die Batterie befindet sich unter den Bänken. 4 Glühlichtlampen, jede zu 16 Normalkerzen, erleuchten das Innere. Elektrische Lampen erhellen auch die beiden Perrons, und mit Scheinwerfern versehene Lampen erleuchten die Strecke bis auf 4 oder 5 m Entfernung. Ob es gelingen wird, mit diesen verbesserten Akkumulatorwagen den Verkehr einer Grossstadt zu bewältigen, kann nur eine längere Erfahrung auch nach der Richtung hin ergeben, ob die neuen Wagen sich in der Praxis auf die Dauer widerstandsfähig erweisen.

Karlsruher Strassenbahngesellschaft. Die Einnahme vom 1. Januar bis Ende Dezember 1895 betrug 266 523 ℳ (gegen 250 565 ℳ im Vorjahre).

Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin.

Der Beschluss der Generalversammlung vom 23. Oktober 1895, das Grundkapital um 15 000 000 ℳ zu erhöhen, ist in der Generalversammlung vom 28. November 1895 bestätigt worden und demnächst zur Ausführung gelangt.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt nunmehr 30 000 000 ℳ und ist eingetheilt in 30 000 Stück Aktien. Dieselben lauten auf jeden Inhaber und je über 1 000 ℳ.

Demgemäss ist in der Generalversammlung vom 28. November 1895 § 5 des Gesellschaftsvertrages geändert worden.

Aus Frankreich.

Das Staatsbahnnetz.

In die Begründung der Verordnung des Präsidenten der Republik vom 24. Mai 1878, betreffend die Verwaltung des neu geschaffenen Staatsbahnnetzes, hatte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, de Freycinet, folgende Stelle aufgenommen: „Bis über die endgültigen Grundlagen der Verwaltungseinrichtung, der die Staatsbahnen unterworfen werden, getroffen ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten deren vorläufigen Betrieb durch solche Mittel zu sichern, die seiner Ansicht nach am wenigsten den Staatsschatz belasten. Im Verordnungswege werden die Bedingungen festgesetzt werden, unter denen sich die Einnahmen und Ausgaben des vorläufigen Betriebes vollziehen, sowie ferner die Art und Weise, nach der sie nachzuweisen sind.“ Seit 17 Jahren ist das Staatsbahnnetz unter der Herrschaft dieser Verordnungen verwaltet worden, ohne dass bisher ein Minister den Muth gefunden hätte, eine Staatsbahnverwaltung im eigentlichen Sinne einzurichten; denn im wesentlichen war die Verwaltung der Staatsbahnen derjenigen der Privatbahnen nachgebildet. Der Hauptunterschied bestand darin, dass sich der Verwaltungsrath bei den Privatbahnen aus Vertretern der Antheilhaber, bei den Staatsbahnen dagegen aus Vertretern der betheiligten Behörden und der Kammern zusammensetzte; dadurch gewann der Verwaltungsrath der Staatsbahnen ebenso wie derjenige einer Privatbahn auch dem vorgesetzten Ministerium gegenüber eine gewisse Selbständigkeit. Nachdem jetzt ein rein radikales Ministerium die Geschäfte übernommen hat, betrachtete es der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, Guyot-Dessaigne, für eine seiner ersten Aufgaben, den Staatsbahnen, die eine Lieblingsschöpfung der radikalen Partei sind, auch eine wirkliche Staatsbahnverwaltung zu geben, wobei die Preussische Einrichtung zum Muster gedient zu haben scheint. Danach gehen die Befugnisse des Verwaltungsrathes auf die dem Ministerium direkt unterstehende Direktion über, der eine Art Bezirkseisenbahnrath mit Berücksichtigung der Verkehrsinteressenten ohne Vertretung der Kammern zur Seite steht.

Der „Staatsanzeiger“ vom 11. Dezember 1895 enthält demnach 3 Verordnungen des Ministerrathes und einen Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten, sämmtlich vom 10. Dezember 1895. Die erste Verordnung ernennt den Oberingenieur der Brücken und Strassen, Metzger, früher Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, zum Direktor der Staatseisenbahnen, während der bisherige Staatsbahndirektor, Matrot, zum Ehrendirektor ernannt ist und zu einem anderen Wirkungskreis berufen werden wird.

Die zweite Verordnung, welche die eigentliche Verwaltungseinrichtung betrifft, überträgt im Art. 1 mit einigen Ausnahmen dem Direktor alle Vollmachten, mit denen der ehe-

malige Verwaltungsrath durch die früheren Verordnungen und Bestimmungen ausgestattet war.

Art. 2. Der Direktor hat einen Beirath zur Seite, welcher die Bezeichnung „Beirath des Staatsbahnnetzes" (conseil du réseau de l'Etat) erhält. Der Beirath ist zur Abgabe seines Gutachtens berufen: a) über die Tarife jeder Art, b) über die Bestimmungen, betreffend die Einrichtung des Dienstes, den Gang der Züge, die Polizei und den Betrieb der Eisenbahnen nebst Zubehör, c) über die finanzielle Frage gemäss den durch besondere Verordnung für diesen Dienstzweig aufgestellten Regeln, d) über die Lieferungsbedingungen und Verträge, betreffend die verschiedenen Dienstzweige, e) über alle gerichtlichen Klagen. Das Gutachten des Beirathes wird in Angelegenheiten, welche nach den Gesetzen oder Dienstordnungen dem Minister zur Genehmigung zu unterbreiten sind, den Vorschlägen des Direktors beigefügt und in den Entscheidungen des Ministers angezogen. Eine Verordnung bestimmt die Zusammensetzung des Beirathes, und ein Ministerialerlass setzt die Art seines Wirkens fest.

Art. 4. Die Ingenieure, Inspektoren und Unterinspektoren, die Streckenvorsteher und Heizhausleiter, einschliesslich der Büreauvorsteher der Dienstzweige, sowohl am Sitze der Direktion als auch bei der Betriebsverwaltung werden auf Vorschlag des Direktors vom Minister ernannt, zu den verschiedenen Klassen ihres Grades befördert oder entlassen. Der Direktor befindet über Ernennung, Beförderung oder Entlassung der anderen Beamten, sowie über alle Veränderungen der Beamten ohne Unterschied.

Art. 8. Auf Vorschlag des Direktors setzen Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten fest: a) den Betrag der festen Gehälter für die verschiedenen Klassen von Oberbeamten und Beamten, b) den Betrag der festen täglichen, monatlichen oder jährlichen Entschädigungen für die verschiedenen Aemter, sowie den Betrag der Tagegelder für die Mitglieder des Beirathes, c) die Summen, welche am Schlusse des Betriebsjahres als Geschäftsführungs- oder Ersparnissprämien an diejenigen Oberbeamten und Beamten vertheilt werden können, welche am meisten zum guten Gang des Dienstes sowie zu den günstigen Betriebsergebnissen beigetragen haben; doch darf der Gesammtbetrag dieser Summen 2 % der im Jahre erzielten Betriebseinnahme nicht übersteigen. Diese Summen umfassen übrigens nicht die Ersparnissprämien der Lokomotivführer und Heizer.

Art. 9. Das Staatsbahnnetz ist einer gleichen Aufsicht unterworfen, wie sie über die übrigen Netze von allgemeinem Interesse gemäss der Verordnung vom 15. November 1846 durch die unter der Centralverwaltung der öffentlichen Arbeiten stehenden Oberbeamten und Beamten des Aufsichtsdienstes ausgeübt wird.

Art. 10. Die Ruhegehaltskasse wird unter Aufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch einen Ausschuss von 5 Mitgliedern verwaltet. Der Ausschuss umfasst den Staatsbahndirektor als Vorsitzenden und 4 andere durch Ministerialerlass ernannte Mitglieder; letztere werden in gleicher Zahl aus den Mitgliedern des Beirathes und aus den betheiligten Beamten ausgewählt. Der Ausschuss besitzt die ausgedehntesten Vollmachten für die Geschäftsführung der Ruhegehaltskasse, doch bedarf die Erwerbung und Veräusserung von beweglichen und unbeweglichen Werthen der Genehmigung des Ministers.

Die dritte Verordnung, welche die Einrichtung des Beirathes des Staatsbahnnetzes betrifft, bestimmt folgendes:

Art. 1. Der Beirath des Staatsbahnnetzes umfasst 10 auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch Verordnung ernannte Mitglieder, nämlich ein Mitglied des Staatsrathes, 2 Mitglieder der Körperschaft der Brücken und Strassen oder der Bergwerke, 2 Oberbeamte des Finanzministeriums, von denen einer ein Finanzinspektor ist, einen Vertreter des Ministeriums für Handel, Gewerbe, Post und Telegraphie, einen Vertreter des Ackerbauministeriums, einen Civilingenieur, 2 Mitglieder der Handelskammern, welche der vom Staatsbahnnetz bedienten Gegend angehören.

Art. 2. Im Beirath führt den Vorsitz der Staatsbahndirektor; ein Vizepräsident wird alljährlich vom Minister ernannt, um den Vorsitzenden in Behinderungsfällen zu vertreten.

Art. 3. Die Mitglieder des Beirathes werden für 4 Jahre ernannt und erneuern sich alle 2 Jahre zum 1. Januar zur Hälfte. Die ausscheidenden Mitglieder können wieder ernannt werden.

Art. 4. Diejenigen Mitglieder des Beirathes, die nicht mehr das ihre Berufung begründende Amt ausüben, hören von selbst auf, dem Beirath anzugehören und werden sofort durch Mitglieder ersetzt, die aus den von ihnen vertretenen Gruppen gewählt wurden.

Art. 5. Bezüglich der ersten Erneuerung werden die ausscheidenden Mitglieder durch das Loos bestimmt.

Endlich bringt ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Ernennungen der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes.

In der Abgeordnetenkammer ist man nicht gerade erbaut darüber, dass die Vertretung der beiden Kammern in der Staatsbahnverwaltung aufhören soll, und hat deshalb einen Antrag eingebracht, der Aussicht auf Annahme hat und nach dem die Mitglieder der gesetzgebenden Kammern den verschiedenen Beiräthen der Ministerien und öffentlichen Verwaltungen und besonders der Staatsbahnen angehören können. Andererseits ist man in der Kammer darüber aufgebracht, dass die Staatsbahnverwaltung nach 17jährigem Bestehen noch immer eine vorläufige und demzufolge dem Ermessen der Regierung anheimgegeben ist; man hat daher den Antrag gestellt, die Einrichtung der Staatsbahnverwaltung gesetzlich zu regeln.

Vom Haushaltsausschuss der Kammer sind für 1896 die Einnahmen der Staatsbahnen auf 41 100 000 Frcs., die Ausgaben auf 31 933 000 Frcs. und der Ueberschuss auf 9 177 000 Frcs. veranschlagt; das ergibt ein Ausgabenverhältniss von 77,06 %, das zwar niedriger als in dem Zeitraum 1880—1888, aber höher als 1889—1893 ist. Der Ueberschuss von 9 177 000 Frcs. bildet indessen keinen Reingewinn; denn es gehen davon zunächst 2 000 000 Frcs. Entschädigung an die Orléansbahn für den Austausch verschiedener Linien zwischen der Gesellschaft und dem Staat ab. Ferner sind noch 5 Millionen Anlagekosten für die im Betrieb befindlichen Linien sowie für Erwerbung von Fahrbetriebsmitteln abzuziehen; es bleibt also nur ein Ueberschuss von wenig mehr als 2 Millionen Francs. Um aber die Ertragsfähigkeit des Netzes festzustellen, muss man noch die Verzinsung des Anlagekapitals berücksichtigen; das Anlagekapital ist bisher von den einzelnen Haushalts-Berichterstattern jedesmal verschieden hoch berechnet worden, und zwar schwankt die Berechnung zwischen 620 Millionen (Baïhaut 1888) und 811 Millionen (Guillemet Ende 1893). René Brice hat die Anlagekosten 1888 sogar auf 973 Millionen berechnet, wobei er die mit der Orléansbahn ausgetauschten Linien auf besondere Weise schätzte und ausserdem die von Anfang an erwachsenen Betriebsfehlbeträge hinzufügte. Nimmt man indessen nur die niedrigste Ziffer von 620 Millionen sowie einen Satz von 4 % an Zins und Tilgung an, so ergibt sich noch immer ein jährliches Erforderniss von 24 800 000 Frcs., dem nur 2 000 000 Frcs. wirklicher Reinertrag gegenüber stehen.

Bricka, der bisherige Betriebsdirektor (chef de l'exploitation) des Staatsbahnnetzes, ist zum Generalinspektor der öffentlichen Arbeiten im Kolonialministerium ernannt und in seiner Stellung als Betriebsdirektor der Staatsbahn durch den Bergbauingenieur Beaugey, bisher Leiter des äusseren Dienstes (chef du service actif) ersetzt worden. In letztere Stellung ist der Bergbauingenieur Fumey, der bisher dem Aufsichtsdienst der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zugetheilt war, berufen worden. Ferner ist der Oberingenieur der Brücken und Strassen, Meunier, auf Antrag des neuen Staatsbahndirektors der Direktion beigegeben worden. Dem bisherigen Präsidenten des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen, Léon Bouchard (Kammerpräsident beim Rechnungshof) ist die unangenehme Pflicht des Rücktritts durch die Beförderung zum Grossoffizier der Ehrenlegion versüsst worden.

Die Pariser Stadtbahn.

Durch Erlass vom 23. November 1895 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Seinepräfekten aufgefordert, den Pariser Gemeinderath mit den neuen Anordnungen für die Ausführung der Pariser Stadtbahnen zu befassen. Unter Darlegung des von uns in Nr. 89, S. 796, Jahrg. 1895 d. Ztg. geschilderten Sachverhaltes hat nunmehr auch der Minister für Handel, Gewerbe, Post und Telegraphen den Seinepräfekten im Interesse der Weltausstellung von 1900 ersucht, beim Pariser Gemeinderath dahin zu wirken, dass dieser möglichst bald über die Angelegenheit Beschluss fasse.

Nachruf.

Geheimrath Grosch †. Am 25. Oktober 1895 ist nach längerem Leiden Geheimrath Ferdinand Grosch, Grossherzoglich Badisches Mitglied der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt, aus dem Leben geschieden, ein Mann, dem es vergönnt war, nahezu die ganze Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens mitzuerleben und dabei viele Jahre in leitender Stellung mitzuwirken. Grosch wurde als der Sohn des Arztes Daniel Grosch und dessen Ehegattin Anna Maria, geb. Frank, am 26. August 1820 zu Bruchsal geboren, als drittältester von vier Söhnen. Nach einer sorgfältigen Erziehung, welche nach dem frühen Tode des Vaters hauptsächlich von der Mutter geleitet wurde, und nach Absolvirung des Gymnasiums in Bruchsal ergriff er das Studium der Cameralwissenschaft und studirte auf der Universität Heidelberg.

Grosch fand nach mit Auszeichnung abgelegter Staatsprüfung in den Jahren 1843 bis 1846 zunächst Verwendung in der Domänen- und Zollverwaltung und zwar bei den Grossherzoglichen Domänenverwaltungen in Bühl und Bruchsal, sowie bei dem Hauptzollamte bei Schusterinsel. 1846 ward er als Sekretariatsassistent zur Grossherzoglichen Hofdomänenkammer in Karlsruhe und 1847 zum Sekretär bei der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt berufen, in welch' letzterer Stellung er bis zum Jahre 1851 verblieb. 1851 erfolgte seine Ernennung zum provisorischen Vorstand des Grossherzoglichen Eisenbahnamtes in Mannheim und 1854 zum Assessor bei der Direktion der Grossherzoglich Badischen Verkehrsanstalten in Karlsruhe. 1855 wurde Grosch zum Postrath und 1866 zum Oberpostrath beziehungsweise Oberregierungsrath bei der genannten Behörde, der späteren Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, ernannt. 1875 ist seine Berufung zum Grossherzoglich Badischen Mitglied der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn in Darmstadt und 1884 in dieser Stellung die Ernennung zum Geheimrath 3. Klasse erfolgt. In der vorherigen Stellung als Referent des Tarif- und Verkehrswesens bei der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und ebenso in der Eigenschaft als Mitglied der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn hat Grosch eifrig an den Berathungen der Deutschen Eisenbahnen über die weitere Ausbildung des Tarifwesens mitgewirkt. Längere Jahre war er auch in dem Ausschuss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für den Personenverkehr thätig.

Seine Verdienste wurden mehrfach durch Verleihung folgender hoher Orden anerkannt: Kommandeurkreuz II. Klasse des Badischen Ordens vom Zähringer Löwen, Königlich Preussischer Kronenorden II. Klasse, Kommandeurkreuz des Ordens der Rumänischen Krone, Ritterkreuz I. Klasse des Ordens der Württembergischen Krone, Ritterkreuz des Hessischen Verdienstordens Philipp des Grossmüthigen, Ritterkreuz des Königlich Schwedischen Nordsternordens und Ritterkreuz des Ordens der Französischen Ehrenlegion.

In seinem mit hingebender Treue und unermüdlichen Eifer geübten Berufe verband er ein ausgeprägtes Gerechtigkeitsgefühl mit enormem Wohlwollen für die Untergebenen, deren soziales Wohl ihm stets besonders am Herzen lag.

Zeugniss von seiner hohen Werthschätzung gab die allgemeine Theilnahme an seinem im Jahre 1892 gefeierten fünfzigjährigen Dienstjubiläum, bei welchem Anlass Grosch von den Mitgliedern der Direktion und von sämmtlichen Beamten der Main-Neckar-Eisenbahn ein schön gearbeitetes Album mit den Photographien derselben, sowie künstlerisch ausgeführte Adressen gewidmet und von dem Eisenbahnbeamtenverein in Darmstadt zum Ehrenmitglied ernannt wurde. Wie der Verstorbene mit Leib und Seele Beamter war, so war er auch Patriot und hing mit unerschütterlicher Liebe und Treue an dem angestammten Fürstenhause und an Kaiser und Reich. In neununddreissigjähriger glücklicher Ehe war Grosch mit Cora, geb. Erdmann verheirathet und brachte einem innigen Familienleben das liebevollste Verständniss entgegen. Die künstlerische Ausbildung seiner Tochter förderte er mit seltener Sorgfalt und verfolgte die juristische Laufbahn seines Sohnes mit lebhaftem Interesse. Ungeachtet eines vorgeschrittenen schmerzhaften Leidens liess der Dahingeschiedene sich davon nicht abhalten, die Arbeitslast, die seine Stellung ihm auferlegte, zu bewältigen und noch in den letzten Tagen seines Lebens hat er gearbeitet, obwohl der leidende Zustand das Schlimmste bereits befürchten liess. Sein Andenken wird stets von allen, die ihn gekannt haben und ihm dienstlich näher getreten sind, in Ehren gehalten werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird im Gütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. April 1895 die Entfernung für Burbach (Saar)-Hilchenbach von 335 km in 355 km berichtigt.

Köln, den 11. Januar 1896. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 2. Januar l. J. ist zwischen Buchholz als Hilfsstation und Denzlingen als Güterstation ein beschränkter Stückgutverkehr eingerichtet worden.

Karlsruhe, den 8. Januar 1896. (113)
Generaldirektion.

Rechtsrheinisch-Hessischer Gütertarif (Gruppen VI/VII). Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. wird die Station Annen Nord als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Roheisen aufgenommen. Der Frachtsatz beträgt ab Engers und Neuwied 0,40 ℳ für 100 kg.

Essen, den 8. Januar 1896. (114)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des Nachtrags 6 zu Tarifheft 4.) Am 1. Februar d. J. tritt in oben bezeichnetem Verbande der 6. Nachtrag zu Tarifheft 4 in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen anderen bereits früher bekannt gemachten Aenderungen anderweite Frachtsätze der Stückgutklasse II für die Station Lonyabánya, sowie eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 für Benzin aus Erdöl.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise für 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 9. Januar 1896. (115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VIII (Köln und St. Johann-Saarbrücken.) Rheinischer Nachbartarif. Nordwestdeutsch-Linksrheinischer, Mitteldeutsch-Linksrheinischer, Ostdeutsch-Westdeutscher, Berlin- und Stettin-Westdeutscher, sowie Linksrheinisch-Hessischer Gütertarif, sowie Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband. Am 1. März d. J. werden die Stationen Bullay, Hatzenport, Trier l. Mosel und Trier r. Mosel des Bezirks St. Johann-Saarbrücken im Ausnahmetarif 11 (Dachschiefer) gestrichen.

Köln, den 8. Januar 1896. (116)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 15. Januar d. J. wird die Station Etzleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit den um 1 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Griefstedt in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 3. Januar 1896. (117)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 15. Januar d. J. tritt zu unserm Gütertarif für den Binnenverkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Frachtsätze für die neu eröffnete Station Preussen und den Ausnahmetarif 4a für rohe Kalisalze (Kalitarif). Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. März d. J. in Gültigkeit. Die Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen der Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Exemplare des Nachtrags sind in unserem Geschäftslokal hierselbst unentgeltlich zu haben.

Dortmund, den 11. Januar 1896. (118)
Die Direktion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 15. Januar l. J. gelangen für den Güterverkehr zwischen Fürth i/Odenw. und den Stationen Worms und Wormshafen direkte Frachtsätze zur Einführung.

Darmstadt, den 8. Januar 1896. (119)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Am 25. Januar 1896 wird die an der Strecke Osterode (Ostpr.) - Hohenstein (Ostpr.) zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde gelegene Haltestelle Steffenswalde auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet.

Königsberg, den 8. Januar 1896. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1896 ermässigen sich im Ausnahmetarif Nr. 48 die Frachtsätze Rokitzan-Amberg von 0,509 auf 0,45 ℳ und Rokitzan-Arzberg von 0,48 auf 0,44 ℳ pro 100 kg.

München, im Januar 1896. (121)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. wird die Haltestelle Zempolnothal des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Anhang zum Ostdeutschen Gütertarif, den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig etc. einbezogen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 8. Januar 1896. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die für den Wagenladungsverkehr der Zeche Preussen I eröffnete Station Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Entfernungen für die

Station Zeche Gneisenau bei Derne zu Grunde gelegt.

Dresden, am 8. Januar 1896. (123)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mittelst Nachtrag II, gültig vom 1. Februar d. J., zu Heft 2 wird die Station Süssen der Württembergischen Staatsbahn in den Theil IIa aufgenommen. Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 2. Januar 1896. (124)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

In den Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. und Tettnang treten mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab geringfügige Erhöhungen ein.

Stuttgart, den 9. Januar 1896. (125)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1896 kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 3 bezw. 2 zur Einführung, welche neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen enthalten.

Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 9. Januar 1896. (126)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Elsass-Lothringischer Viehverkehr. Zum Tarif vom 1. Juni 1895 für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen und für die Begleiter dieser Sendungen im Verkehr zwischen Stationen der K. Württembergischen und der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen gelangt auf den 15. d. Mts. der Nachtrag I, Frachtsätze für die Stationen Aalen und Giengen an der Brenz, sowie für den Verkehr über die Linien Maxau/Germersheim-St. Ingbert-Stieringen, enthaltend, zur Ausgabe.

Stuttgart, den 12. Januar 1896. (127)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages IV. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Tarif vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Danzig loco und Neufahrwasser loco ab 1. April 1896;
2. Erweiterung des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafenstationen transit seewärts.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 Hellern oder 20 ₰ pro Stück bezogen werden.

Wien, am 9. Januar 1896. (128)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 tritt der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1894 in Kraft, welcher die Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit der Station Teschen K. O. B. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Januar 1896. (129)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit 1. April 1896 tritt zu dem vom 20. Dezember 1892 a. St./1. Januar 1893 n. St. gültigen Tarife für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Bestimmungen, dahin lautend, dass die Frachtsätze des Spezialtarifes I für Getreide etc. auf Sendungen mit der Frachtbrief-Vorschreibung „nach Danzig transit", beziehungsweise „nach Neufahrwasser transit" keine Anwendung finden.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. Januar 1896. (130)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife vom 1. Juli 1894. Mit 1. März 1896 tritt zum Tarife für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach vom 1. Juli 1894 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach Tetschen B. N. B. und Oe. N. W. B. und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Einbeziehung der Abfertigungsstelle Ossegg II der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 8. Januar 1896. (131)
Die Direktion
der K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Oesterreichisch-Deutsch-Belgischen Eisenbahnverbande ein neuer Tarif, Theil II, Heft A, in Kraft. Die neuen Tarifsätze sind für einzelne Verbindungen etwas höher, als die bisherigen, zum Theil auch niedriger. Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt.

Der neue Tarif liegt auf den betheiligten Stationen zur Einsicht offen.

Köln, den 8. Januar 1896. (132)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Am 1. März d. J. wird ein neuer Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits eingeführt. Hierdurch scheiden die bisherigen bezüglichen Tarifsätze aus dem Köln (linksrheinisch)-Pfälzischen Personentarif vom 1. Mai 1890 aus. Die neuen Tarifsätze erleiden gegen die früheren zum Theil unbedeutende Preisvertheuerungen bezw. Ermässigungen.

Der neue Tarif kann auf den in den Verkehr einbezogenen Stationen eingesehen werden.

Die Einführung des neuen Tarifs ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

St. Johann-Saarbrücken, 9. Jan. 1896.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der mitbetheiligten
Pfälzischen Bahnen. (133J)

Am 1. März d. J. tritt zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Heft A, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Die in den Nachtrag I aufgenommenen Aenderungen etc. sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

St. Johann-Saarbrücken, 8. Jan. 1896.
Königliche Eisenbahndirektion. (134J)

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1896 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritäts - Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à **3000** ℳ: Nr. 16 35 48 156 236 253 312 353 355 421 496 547 585 687 695 720 792 952 955 984 1069 1100.

à **1500** ℳ: Nr. 1160 1166 1188 1272 1327 1332 1394 1471 1521 1556 1565 1584 1606 1767 1791 1919 1970 1971 1992 2083 2089 2372 2507 2580 2627 2682 2686 2690 2800 2853 2902 2928 3001 3009 3029 3039 3054 3057 3100 3103 3173 3228 3272 3298 3416 3490.

à **300** ℳ: Nr. 3544 3546 3557 3578 3580 3596 3601 3607 3610 3617 3627 3637 3648 3666 3670 3752 3770 3835 3873 3894 3900 3906 3972 3989 4048 4120 4406 4464 4511 4617 4710 4749 4851 4903 4950 4964 5019 5131 5196 5282 5480 5501 5572 5735 5766 5807 5853 5935 5992 6010 6041 6061 6086 6126 6225 6316 6365 6397 6440 6456 6489 6505 6589 6642 6657 6686 6803 6853 6930 6976 6994 6995 7000 7022 7112 7162 7173 7232 7258 7325 7357 7382 7460 7475 7485 7495 7556 7561 7646 7647 7711 7790 7811 7823 7825 7994 8092 8113 8124 8155 8211 8228 8260 8267 8402 8403 8433 8496 8502 8538 8659 8823 8877 8913 8949 8962 8967 8973 9086 9093 9128 9138 9333 9511 9538 9561 9564 9613 9633 9658 9690 9692 9702 9711 9713 9717 9730 9735 9763 9792 9841 9866 9888 9914 9978 10013 10152 10207 10351 10365 10391 10401 10484 10505 10549 10608 10728 10752 10774 10846 10893 10921 10924 10925 10946 10999 11007 11015 11027 11045 11139 11140 11141 11148 11213 11219 11244 11350 11366 11371 11380 11394 11455 11490 11632 11800 11979 11999 12051 12063 12120 12197 12310 12368 12430 12434 12473.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 und Talon

sind vom 1. April 1896 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Co. in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1896. (135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende, im Vorjahre ausgelooste Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

Aus der Verloosung zum 1. April 1895
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895):

à **1500** *M.*: Nr. 1600 1773 1894 2142 2769 2998.
à **300** *M.*: Nr. 8534 8943.

Magdeburg, den 7. Januar 1896. (136)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 29. (ausserordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Sonnabend, den 22. Februar 1896, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines I. Johannesgasse Nr. 4 stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlussfassung über ein Uebereinkommen zwischen den K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn andererseits, betreffend den Ankauf der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn durch den Staat.

Eventuell 2. Beschlussfassung wegen Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Durchführung der Konvertirung der gesellschaftlichen 5 % Prioritätsanlehen.

Eventuell 3. Beschlussfassung betreffs Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Abänderung der gesellschaftlichen Statuten.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien längstens bis Donnerstag, den 23. Januar l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden - Kreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Januar 1896. (137)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

5. Verdingungen.

Verdingung der Anlieferung von 18000 Stück flusseisernen Querschwellen im Gesammtgewicht von ca. 1100 t.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von einer Mark von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von flusseisernen Querschwellen" versehene Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Vorm. 10½ Uhr an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 6. Januar 1896. (138)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung von

circa 1650 t verschiedenen Form- und Winkeleisen

zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse hierzu sind von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier gegen postgeldfreie Einsendung (eventl. in Briefmarken) von

25 ₰ für 1 Exemplar Lieferungsbedingungen und
25 „ für jedes Exemplar der Bedarfsverzeichnisse,

ausschliesslich Zustellungsporto, zu entnehmen.

Lieferungsangebote sind unter Benutzung des Bedarfsverzeichnisses spätestens bis zum

4. Februar d. J.

verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Formeisen" versehen, an die Magazin-Hauptverwaltung hier postgeldfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am darauffolgenden Tage, Nachmittags 3 Uhr, im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes zu Chemnitz in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber.

Jeder Bewerber bleibt bis zum 27. Februar cr. an die abgegebenen Preise gebunden.

Chemnitz, den 13. Januar 1896. (139)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Betriebsmaterialien. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1896/97 erforderlichen

Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Sackband, Dochte, Lampencylinder, Gummi arabicum und Plomben

soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

28. Januar d. J. Vormittags 10 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1896.

Magdeburg, den 9. Januar 1896. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Betriebsmaterialien. Vergebung von Betriebsmaterialien für 1896/97.

Gruppe 1: Holzkohlen, Stearinlichte, Streichhölzer, weisse und Schmierseife, Soda, Stärkegummi, Seifensteinpackung, Graphit, Putzcrem, Hanf, Hanfgarn, Bindfaden, Plombenschnur, Schnür-, Zug-, Brems- und Uhrenleinen, Lampen- und Fadendochte, Plomben, Harzfackeln, Piassava- und Reiserbesen, Stuhlrohr, Lampenglocken, Lampencylinder, Aufsatz-, Einsatz- und Standgläser, Korke mit Glasröhrchen, Zinkpole, Kupferpole, Verbindungsklemmen, Kupfervitriol, Bittersalz, Schreibfarbe, Verdünnungsöl, Papierstreifen für Telegraphenapparate und Hahnschmiere.

Gruppe 2: Mineralschmieröl, Uhrenöl II, Petroleum, rohes und gereinigtes Rüböl, Oel zur Gasbereitung, Putzöl, Rindstalg, Packleinwand, Heede, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder.

Angebotseröffnungstermin für Gruppe 1 am 22. d. Mts., für Gruppe 2 am 30. d. Mts. Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof hier. Die Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien Gruppe 1 bezw. Gruppe 2" an die unterzeichnete Direktion einzusenden. Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen liegen zur Einsicht im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes am Oberschlesischen Bahnhof 21/23 aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. In den Anträgen sind die Materialien zu bezeichnen, für welche Bedingungen verlangt werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 2. Januar 1896. (141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 5600 Tons Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

Bietungstermin am 31. Januar 1896, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Januar 1896. (142)
Der Bahnchef.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete, in den diesseitigen Werkstätteninspektionen zu Buckau, Stendal, Halberstadt und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als:

Gruppe I: Achslager von Wagen, Dreh- und Bohrspähne von Bleikomposition, Weissguss, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, sowie von

Eisen und Stahl, ferner Gekrätze von Roth- und Weissguss, Gusseisen — verbranntes und unverbranntes —, Kupferblech von Feuerkasten, Metallkehricht, Neusilberblech, Rothguss und Messing, Zinkschrot;

Gruppe II: Achswellen, alte eiserne T-Träger von Wagen, Radreifen, Radsterne, Schrot von Schweiss- und Flusseisen, sowie Schienenenden;

Gruppe III: Abfälle von Gardinen, Plüsch, Leder etc., Eisenblech, Federstahl von Spiral- und Tragfedern, Feilen und Raspeln, Glasbrocken, Gummi, Roststäbe, Schleifsteine, Weidenkörbe, sowie 1 Krahnkette von 93 m Länge

sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse Nr. 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baar für jede Gruppe bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in den am

29., 30. und 31. dieses Monats, Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerуferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Terminen eröffnet.

Das Nähere hierüber ergeben die bezüglichen Verkaufsnachweisungen.

Bei der Anforderung sind die Gruppen, für welche die Verkaufsnachweisungen gewünscht werden, genau zu bezeichnen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Februar d. J.

Magdeburg, den 8. Januar 1896. (143)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Aufhebung des Getreidefreilagers auf dem Stettiner Güterbahnhofe in Berlin

Infolge des fortschreitenden Umbaues des Stettiner Güterbahnhofes in Berlin gelangt vom 1. April 1896 ab das Getreidefreilager auf genanntem Bahnhofe bis auf weiteres zur Aufhebung.

Berlin, den 31. Dezember 1895. (144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hafen- und Uferordnung für Dresden.

Am 1. März 1896 tritt eine neue von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Königlichen Zoll- und Steuerdirektion und der Königlichen Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt erlassene Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie für die eisenbahnfiskalischen Elbumschlagsplätze in Dresden in Kraft.

Abdrücke sind durch die Hafen- und Ufermeister zu beziehen.

Die Uferordnung für die Benutzung der Elbkais zu Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt vom 1. Januar 1882, sowie der seither gültige Tarif für Nebengebühren an den Dresdner Elbkais treten mit dem 29. Februar 1896 ausser Wirksamkeit.

Aenderungen und Ergänzungen der neuen Hafen- und Uferordnung und der ihr angefügten Tarife bleiben jederzeit vorbehalten.

Dresden, am 10. Januar 1896. (145)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 53 —

Nr. 6. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Januar 1896.

Inhalt:

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Württemberg. (Fortsetzung und Schluss.)
Die Entwickelung des Ungar. Eisenbahnnetzes in 1895.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Landtage u. die Eisenbahnen.
Die Betriebs-Krankenkassen der Oesterr. Privatbahnen.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.
Betriebseinnahmen d. grösseren Oesterr. Privatbahnen in 1895.
Abänderung der Prüfungsvorschriften im Dienste der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Eisenb.-Fahrkarten als Annoncen.
Einführung von Refaktien im Wechselverkehre zwischen Stationen.
Zalavölgyer Lokalb.: Eröffnung.
Nagy-Lomnicz-Tátra-Lomnicz konzessionirt.
Mauthausen-Grein Lokalb.-Proj.
Generalversammlungen.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Elektrische normalspurige Bahn Orbe-Chavornay.
Aus Russland:
Bahneröffnungen.
Irinowkaer Schmalspurbahn.
Uralbahn: Konzession.
Jaroslaw-Rybinsk.
Tragfähigkeit der Güterwagen.
Tarifermässigung für Büchersendungen.
Transkaukasische Eisenbahn: Ueberschwemmungen.
Eisenbahnprojekte.
Dänemark contra Schweden.
Aus Mittelamerika:
Kolumbia (Panama). Mexiko.
Aus Südamerika:
Herstellung einer Kabelbahn zur Verbindung von Bogotá mit dem Magdalenenstrom.
Verschiedenes:
Der Ostende (London)-Wiener Expresszug.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg.

(Fortsetzung und Schluss aus Nr. 5.)

II.

Im dritten Abschnitt des Werkes wird der **Eisenbahnbetrieb** behandelt, und zwar sind es zunächst die Betriebsmittel, welche der Verfasser eingehend bespricht. Die verschiedenen Arten von Lokomotiven und Wagen, wie sie bis jetzt verwendet waren und derzeit in Gebrauch stehen, sind den Text erläuternd bildlich dargestellt. Dem Umstande, dass das maschinentechnische Mitglied der im Jahre 1843 eingesetzten Eisenbahnkommission, Oberbaurath Klein, in Nordamerika längere Zeit sich aufgehalten hatte, ist es zuzuschreiben, dass die ersten Lokomotiven von dort bezogen wurden. Man beschaffte zunächst 6 Stück — 3 von Baldwin & Whitney in Philadelphia und 3 von Norris & Cie. daselbst —, welche nach einem von Klein mit Sachkenntniss und Umsicht bis ins einzelne ausgearbeiteten Programm ausgeführt wurden und sich im wesentlichen nur hinsichtlich der Achsanordnung unterschieden. Die Lokomotiven von Baldwin besassen 2 Triebachsen und 1 Laufachse, die Triebachsen waren gekuppelt, die Laufachse und die vordere Triebachse in eine Art Drehgestell vereinigt; die Lokomotiven von Norris hatten 4 Achsen, 2 gekuppelte Triebachsen und 2 durch ein gewöhnliches Drehgestell verbundene Laufachsen. Sämmtliche Lokomotiven waren mit beliebig verstellbarer Expansionssteuerung, sowie mit dem von Klein im Jahre 1841 erfundenen Funkenfänger, der damals besten derartigen Einrichtung, versehen und konnten auf der Steigung 1 : 100 100 t mit einer Geschwindigkeit bis 24 km in der Stunde fortbewegen. Die Kosten der Lokomotiven beliefen sich einschliesslich der Tender, vollendet in Cannstatt auf die Bahn gestellt, je auf rund 39 500 *M.* In den Jahren 1846—1853 wurden nach dem System der Norris'schen Maschinen, jedoch mit stärkerer Bauart, 41 Lokomotiven von Emil Kessler in Karlsruhe (später in Esslingen) und 3 Stück von Maffei in München bezogen. Die Kosten einer solchen Maschine, die im stande war, die gleiche Last wie die Amerikanischen Lokomotiven mit der erhöhten Geschwindigkeit von 26,2 km in der Stunde fortzubewegen, betrugen einschliesslich Tender rund 49 900 *M.*

Die Unterlassung weiterer Bestellungen in Nordamerika ist nur zum theil darauf zurückzuführen, dass die Amerikanischen Lokomotiven sehr viele Konstruktionstheile in Gusseisen aufwiesen, während die Fabriken auf dem Europäischen Festland meistens zähes Schmiedeeisen verwendeten; der Hauptgrund war die Errichtung einer Maschinenfabrik in Esslingen im Jahre 1846, deren Leitung Emil Kessler, der seitherige Direktor der Karlsruher Maschinenfabrik, übernahm. Der Württembergische Staat unterstützte dieses Unternehmen, das in erster Linie den Bedarf der Württembergischen Staatsbahn an Betriebsmitteln decken sollte, durch Vorstreckung eines Kapitals sowie durch kostenfreie Ueberlassung der für den Betrieb nöthigen Wasserkraft und des grössten Theils der erforderlichen Grundfläche. Von der Maschinenfabrik Esslingen stammt der weitaus grösste Theil der Lokomotiven, Tender und Wagen der Württembergischen Staatsbahn.

Die mit der Zunahme des Verkehrs an die Verwaltung herantretende Nothwendigkeit, eine Spezialisirung der Züge nach den Verkehrsarten eintreten zu lassen, führte zur Anschaffung verschiedener Gattungen von Lokomotiven. Es gelangten neben den bisherigen Maschinen im Jahre 1854 besondere Lokomotiven für den Schnellzugdienst, im Jahre 1856 besondere Lokomotiven für die gemischten und schwereren Personenzüge und im Jahre 1859 Güterzuglokomotiven zur Einführung, über deren Leistungsfähigkeit, Maass- und Gewichtsverhältnisse die Zeichnungen Erläuterungen geben. Das Ende der siebziger Jahre brachte die Einführung wesentlich stärkerer Lokomotiven für Schnellzüge, und im Jahre 1889 begann man mit dem Umbau mehrerer Lokomotiven in Verbundlokomotiven mit 600 mm weiten Cylindern und Anfahrventilen nach Borries; diese befördern anstandslos 130 t auf einer Steigung von 1:100 mit 75 km Geschwindigkeit. Um den immer mehr steigenden Anforderungen an den Schnellzugdienst der Hauptbahn Bretten-Ulm gerecht zu werden, ist im Jahre 1892 eine Anzahl noch stärkerer Lokomotiven, die sogenannten Expresslokomotiven, beschafft worden. Von den 3 Cylindern je mit einem Durchmesser von 420 mm und einem Kolbenhub von 560 mm sind 2 seitlich und ausserhalb der Rahmen angebracht, während der dritte als Innencylinder in der mittleren Längsachse der Lokomotive liegt. Der schwere und lange Kessel machte die Anordnung von 4 Achsen nothwendig, weshalb vorn und hinten je 1 Laufachse angebracht ist, welche in besonderen, parallel zum Rahmen verschiebbaren Lagern geführt sind. Diese Konstruktion gestattet den Achsen, sich in Krümmungen radial nach dem Mittelpunkt der jeweiligen Kurven einzustellen, wodurch ein leichtes und ruhiges Durchfahren derselben erreicht wird.

Als der zunehmende Güterverkehr eine weitere Verstärkung und grössere Leistungsfähigkeit der Güterzuglokomotiven nothwendig machte, griff man im Jahre 1864 auf Lokomotiven mit 3 gekuppelten steifen Achsen zurück. Nach dieser Type, welche sich gut bewährte, ist bis zum Jahre 1879 ohne wesentliche Aenderungen eine grosse Anzahl Güterzuglokomotiven in den Dienst gestellt worden; auch der Konstruktion der im Jahre 1890 beschafften, als Verbundlokomotiven gebauten Maschinen für Güterzüge liegt sie zu Grunde. Neuerdings ist das Absehen darauf gerichtet, eine Lokomotivtype zu schaffen, welche Güterzüge, schwere Personenzüge und gemischte Züge auf Strecken mit vielen Krümmungen und starken Steigungen mit einer Grundgeschwindigkeit bis zu 60 km in der Stunde zu befördern vermag. Im Verfolg dieser Bestrebungen gelangte man im Jahre 1894 zu einer neuen leistungsfähigen Lokomotive mit 2 innenliegenden Cylindern und 3 gekuppelten Achsen, von denen die Endachse zur Ermöglichung eines leichten Durchfahrens von starken Krümmungen vollständig radial einstellbar ist. Bei der Kuppelung der 3 Achsen hat der Klose'sche Lenkmechanismus Verwendung gefunden. Zur Ersparung einer zweiten Lokomotive bei den schweren Güterzügen, welche auf der mit starken Steigungen versehenen Hauptbahn Bretten-Ulm verkehren, sind im Jahre 1892 einige schwere Verbund-Güterzuglokomotiven in den Dienst gestellt worden. Da wegen des bedeutenden Gewichts dieser Lokomotiven 5 Achsen eingesetzt werden mussten, so dass eine nicht unbedeutende Entfernung zwischen Vorder- und Hinterachse sich ergab, kam auch hier der Klose'sche Lenkmechanismus zur Anwendung. Auf der Linie Reutlingen-Münsingen, wo die Zahnradstrecke Honau-Lichtenstein sich befindet, verkehren vierachsige, dreifach gekuppelte Zahnradlokomotiven; dieselben sind sowohl für den Betrieb auf der Adhäsionsstrecke, als auch für den Betrieb auf der Zahnradstrecke verwendbar und besitzen 2 äussere Cylinder für den Adhäsionsbetrieb, sowie 2 innere Cylinder für den Zahnradbetrieb. Von den Schmalspurlokomotiven sind die zuerst für die Strecke Marbach-Beilstein (0,75 m Spurweite) gebauten, vierachsigen, vierfach gekuppelten Lokomotiven anzuführen, welche mit einem Lenkmechanismus ausgestattet sind und deshalb, ungeachtet ihres grossen Radstandes von 4,5 m, Krümmungen mit einem Halbmesser von 45 m zu durchfahren im stande sind.

Am 31. März 1894 waren vorhanden 433 Lokomotiven, deren Anschaffungswerth einschliesslich Tender 19 210 864 *M.* betragen hat.

Die ersten Personen- und Güterwagen wurden von Newyork und von Halle a/S. bezogen. Die ersten Personenwagen waren vierachsig nach dem Durchgangssystem erbaut und mit festen Dächern und Wänden, sowie kleinen beweglichen Fenstern und Sitzplätzen versehen. Personenwagen ohne feste Dächer und Wände und ohne Sitzplätze sind auf der Württembergischen Bahn nie zur Verwendung gekommen. Im Jahre 1846 wurden auch zweiachsige Personenwagen in Bestellung gegeben. Dreiachsige Personenwagen nach dem Durchgangssystem sind erstmals im Jahre 1891 aufgekommen. In die Schnellzüge stellte man im Jahre 1862 zweiachsige Wagen nach dem Kupeesystem ein, weitere zweiachsige und dreiachsige Kupeewagen sind in den Jahren 1889 und 1891 beschafft worden. In neuester Zeit ist man wieder auf vierachsige Wagen I./II. Klasse nach dem Durchgangssystem, mit Schlafeinrichtung zur Einstellung in die internationalen Schnellzüge, übergegangen. Diese Wagen haben Uebergangsbrücken und ringsum geschlossene Faltenbälge, um den Wandel der Reisenden durch den Zug zu ermöglichen.

Als Spezialwagen zum Gütertransport sind im Verlaufe der Zeit Langholzwagen, Bierwagen, besondere Wagen zur Viehbeförderung und Wagen für Sprit, Säure, Petroleum eingeführt worden. Dabei darf hervorgehoben werden, dass die Einrichtung der Drehschemel bei den zum Langholztransport dienenden Wagen erstmals bei der Württembergischen Verwaltung erfolgt ist, ebenso die Anwendung der Langholz-Verlademaschinen.

Im Interesse einer erhöhten Sicherheit der Reisenden wurden im Jahre 1882 mit der Heberleinbremse, im Jahre 1883 mit der Carpenterbremse sowie mit der Westinghousebremse Versuche angestellt. Die Württembergische Verwaltung entschied sich bei der schwierigen Wahl zwischen diesen drei Systemen für die Einführung der Luftdruckbremse von Westinghouse, welche sie als die einfachste und am schnellsten und sichersten wirkende erkannt hatte. Die Ausrüstung mit dieser Bremse, welche in neuerer Zeit eine wesentliche als sogen. Schnellbremse bezeichnete Verbesserung erfahren hat, erstreckt sich auf sämmtliche Lokomotiven (reine Güterzuglokomotiven ausgenommen), Personen-, Post- und Gepäckwagen; zur Zeit ist auch eine Anzahl Güterwagen mit Leitungsröhren für diese Bremse ausgerüstet. Bei den Schmalspurbahnen sind nicht allein die Personenwagen, sondern auch sämmtliche Güterwagen mit Westinghousebremse versehen.

Die Beleuchtung der Personenwagen erfolgte zuerst durch kleine Oellämpchen, später durch Stearinkerzen. Die Einrichtung der Gasbeleuchtung, mit welcher im Jahre 1883 begonnen wurde, ist jetzt bei den Personenwagen mit normaler Spur beinahe vollständig durchgeführt. Im Jahre 1885 wurde ein Versuch mit elektrischer Beleuchtung der Personenwagen gemacht, bei welchem es jedoch verblieb.

Eine Erwärmung der Personenwagen hat vor dem Jahre 1855 nicht stattgefunden. In diesem Jahre wurde die I. und II. Wagenklasse mit gewöhnlichen eisernen Oefen zu Holz- und Koksfeuerung ausgerüstet. Im Jahre 1868 erhielt auch die III. Wagenklasse Oefen. Im Jahre 1871 wurde mit der Dampfheizung begonnen, im Jahre 1885 wurde sie auf sämmtliche Wagen des Schnellzugdienstes ausgedehnt, und im Jahre 1889 bei den übrigen Personenwagen in Angriff genommen. Heute ist sie fast vollständig durchgeführt.

Der nächste Theil des Abschnitts ist dem Signal- und Bahntelegraphenwesen gewidmet. Anfangs wurden die Signale in Württemberg, wie in den anderen Ländern, wo Eisenbahnen erstellt waren, auf äusserst einfache

Weise gegeben. Die erste, im September 1846 erlassene Signalordnung weist 21 Signalformen auf. Es folgt nun eine Schilderung der verschiedenen Phasen des Signalwesens. Ein elektrischer Telegraph ist im Frühjahre 1847 erstmals zwischen Stuttgart und Cannstatt zu Eisenbahnzwecken eingerichtet worden. Mit der fortschreitenden Ausdehnung des Bahnnetzes wurde der elektrische Telegraph immer mehr zu Eisenbahndienstzwecken herangezogen und hat in Absicht auf Apparate, Leitungen usw. im Verlaufe der Zeiten vielfache Verbesserungen erfahren, um den Anforderungen eines gesteigerten und sicheren Verkehrs zu genügen. Der gesammte Telegraphendienst ist, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, da, wo Eisenbahnstationen bestehen, mit dem Eisenbahndienst in der Art vereinigt, dass dem Eisenbahnpersonal die Besorgung des Telegraphendienstes sowohl für den allgemeinen Verkehr als für den Eisenbahnbetrieb obliegt. Die für den Telegraphendienst erforderlichen Einrichtungen sind unter Rücksichtnahme auf die Anforderungen des Bahntelegraphendienstes von der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zu treffen, dagegen ist der elektrische Eisenbahnsignaldienst ausschliesslich Sache der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Von den einzelnen derzeit bestehenden mechanischen Sicherungsvorkehrungen beanspruchen ein besonderes Interesse die Fahrgeschwindigkeitsmesser, die Blockapparate, die Zugmeldeeinrichtungen und die centrale Weichen- und Signalstellung. Letztere Einrichtung besteht auf 288 Stationen. Die Anlagen sind zum Theil nach dem System Schnabel & Henning von der Maschinenfabrik Esslingen, theils nach dem System Büsing von der Firma Max Jüdel & Cie. in Braunschweig ausgeführt worden. Die Kosten haben bis jetzt rund 4 000 000 *M.* betragen.

In dem folgenden Kapitel wird der Fahrplan behandelt.

In den ersten Monaten des Betriebs der Strecke Cannstatt-Untertürkheim fuhr man jeden Nachmittag dreimal hin und zurück; zu den übrigen Zeiten ruhte der Betrieb. Nach Eröffnung der Strecke Cannstatt-Esslingen erhöhte sich die Zahl dieser Nachmittagsfahrten auf vier. Die 9,92 km lange Strecke wurde mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 27 km in der Stunde zurückgelegt. Im Fahrplan vom 15. November 1853 finden wir im ganzen 40 Züge verzeichnet.

Mit der Vermehrung der Züge wurde die Trennung der Personenbeförderung von der Güterbeförderung nach und nach durchgeführt. Die spätere Entwickelung des Güterverkehrs führte zu einer Klassifikation der Güterzüge, sie wurden zerlegt in direkte Güterzüge, Eilgüterzüge, gemischte Güterzüge und Unterwegsgüterzüge. Bei den zur Personenbeförderung bestimmten Zügen unterschied man seit Ausgang der 50er Jahre zwischen Personenzügen, gemischten Zügen, beschleunigten Zügen und Schnellzügen. Nachtfahrten begannen ab 15. August 1860 mit dem Inslebentreten der Wien-Pariser Schnellzüge. Zu den angeführten Gattungen von Personenzügen sind später zwei neue Zugarten getreten. Für den durchgehenden Verkehr kam ein Spezialzug mit besonderen Einrichtungen, der sogen. Orient-Expresszug hinzu. Im Interesse des Lokalverkehrs und zur Entlastung der durchgehenden Personenzüge von diesem Verkehr sind ferner im Jahre 1891 auf einigen verkehrsreichen Strecken Omnibus- oder Lokalzüge eingerichtet worden; dieselben halten neben den bereits bestehenden Stationen auch an sogen. Lokalzug-Haltepunkten. In welchem Maasse sich im Laufe der Zeit der Zugverkehr entwickelt hat, veranschaulicht die Thatsache, dass auf der Strecke Cannstatt-Esslingen, wo im Sommer 1853 nur 6 Züge täglich ausgeführt wurden, im Sommer 1894 86 Züge (die Sonn- und Feiertagszüge, sowie die Bedarfsgüterzüge nicht gerechnet) liefen. Auf sämmtlichen Strecken wurden befördert: im Betriebsjahre 1880/81 91 495 Züge oder bei einer Bahnlänge von 1 516 km rund 6 Züge auf 1 km; im Betriebsjahre 1893/94 215 496 Züge oder bei einer Bahnlänge von 1 691 km rund 12 Züge auf 1 km.

Im folgenden Kapitel sind der Strafrechtsschutz und die Betriebsvorschriften und im darauffolgenden die Unfälle besprochen. Im Jahresdurchschnitt des 14jährigen Zeitraums vom 1. April 1880 bis 31. März 1894 sind entfallen auf 100 km Betriebslänge 5,62 Betriebsunfälle, gegen 8,69 bei sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen, auf 1 000 000 Zugkm 8,03 Verunglückungen, gegen 10,55 bei sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen.

Im **vierten Abschnitt** über den **Eisenbahnverkehr** behandelt der Verfasser zunächst das Bahngebiet und seine Verkehrsverhältnisse unter Vorführung einer Reihe vergleichender Zahlen. In der Zeit vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 entfielen in Württemberg auf 100 qkm Grundfläche 8,18 km und auf 10 000 Einwohner 7,77 km Eisenbahnen, in ganz Deutschland durchschnittlich auf 100 qkm Grundfläche 8,30 km und auf 10 000 Einwohner 8,83 km. Die Hauptroute von Osten nach Westen und umgekehrt ist die Strecke Ulm-Mühlacker-Bretten, daneben kommen in Betracht die Linien Crailsheim - Heilbronn - Eppingen und Crailsheim - Backnang-Bietigheim - Mühlacker (Bretten), Memmingen - Aulendorf-Pfullendorf bezw. Sigmaringen - Tuttlingen. Für den Verkehr in der Richtung von Norden nach Süden und umgekehrt dienen namentlich die Strecken Mergentheim - Ulm - Friedrichshafen, Osterburken - Jagstfeld - Stuttgart - Ulm - Friedrichshafen, Crailsheim - Stuttgart - Freudenstadt - Schiltach bezw. Horb - Immendingen, Pforzheim-Horb-Immendingen. Die Württembergische Staatsbahn hat 13 Anschlüsse an die Badische und 5 Anschlüsse an die Bayerische Bahn, ausserdem gestattet die Trajektanstalt auf dem Bodensee die mittelbare Verbindung von Friedrichshafen mit dem Schweizerischen und Oesterreichischen Bahnnetz in Romanshorn und Bregenz. Infolge des Mangels an natürlichen Kommunikationsmitteln, der Unebenheit des Terrains, welche den Transport auf den Landstrassen beschwerlich gestaltete, war in Württemberg vor Einführung der Eisenbahnen eine grössere Verkehrsbewegung nicht vorhanden; an dem internationalen Verkehr nahm es nur geringen Antheil; Ackerbau und Viehzucht, sowie der Weinbau erfreuten sich eifriger Pflege, die Forsten des Landes lieferten reichen Holzertrag, der zum theil ebenso wie das in den fiskalischen Salzbergwerken gewonnene Salz in das Ausland ging. Das Gewerbeleben war wenig entwickelt, in der Regel wurde nur produzirt, was man an Ort und Stelle brauchte. Eine eigentliche Industrie fehlte fast gänzlich, grössere Bedeutung hatten nur die im Staatseigenthum befindlichen Hüttenwerke, in denen die im Lande gewonnenen Eisenerze verarbeitet wurden.

Von allen Maassnahmen, die König Wilhelm I. zur Hebung des ökonomischen Lebens des Landes ergriffen hat, ist die Einführung der Eisenbahnen von ganz besonderer Bedeutung gewesen; sie nehmen in der Entwickelungsgeschichte des Landes eine hervorragende Stelle ein. Bald nach der Erstellung der ersten Linien und nach dem Anschluss derselben an die Nachbarbahnen hat sich das wirthschaftliche Leben des Volkes geändert; Württemberg trat in die Reihen der Industriestaaten ein; die moderne Zeit mit ihrer Entwickelung aller schlummernden Kräfte, mit ihren ungeheueren, früher nie geahnten Mitteln, welche sie für alle geistigen und materiellen Bedürfnisse der Menschen schafft, hielt ihren Einzug auch in Württemberg. Die wenigen alten Industrien bildeten sich völlig um, neue entstanden in Masse, es kam die Grossindustrie auf. Ohne Eisenbahnen wäre die durchgreifende Umgestaltung der ökonomischen Verhältnisse nicht möglich gewesen, sie sind es, welche die Grossindustrie erst geschaffen und so den brach liegenden Arbeitskräften die Möglichkeit einträglicher Beschäftigung gegeben haben, denn sie haben den Bezug der für die Industrie unentbehrlichen Steinkohlen, welche im Lande nicht gewonnen werden konnten, im grossen ermöglicht und durch den Absatz der inländischen Rohprodukte Kapital in das Land gebracht. Gleichzeitig wurde der Landwirthschaft ein bedeutender Absatz in der Nähe gesichert

und ihr dadurch der Sporn und die Mittel zu intensiverem Betrieb gegeben.

In dem folgenden Kapitel des Abschnitts werden die Verkehrsbeziehungen zu anderen Verwaltungen behandelt und darin insbesondere des am 10. Juni 1850 erfolgten Beitritts der Württembergischen Staatsbahn zu dem im Jahre 1847 in Köln gegründeten Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der Einzelverbände, der Beziehungen zu dem Reiche usw. gedacht.

In dem Kapitel über die Personenbeförderung werden die bis jetzt bestandenen Vorschriften, Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Fahrzeugen und Vieh ausführlich besprochen. Ebenso in dem Kapitel über die Güterbeförderung. So lange nur eine kleine Strecke sich im Betriebe befand, hielt es die Verwaltung nicht für zweckmässig, auch den Gütertransport auf derselben einzurichten. Dies geschah erst nach der Inbetriebnahme der Bahn von Bietigheim nach Süssen am 18. Oktober 1847.

Das Kapitel „Die Entwickelung des Verkehrs und die Betriebsergebnisse“ enthält umfassende statistische Angaben über den Personen- und Güterverkehr, die Einnahmen und Ausgaben. Wir können nur wenig daraus hier anführen. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, d. i. der Reinertrag, ist in den ersten Jahren des Eisenbahnbetriebs gering gewesen (1,37—1,78 % des Anlagekapitals), hat sich in den Jahren 1850/51 bis 1854/55 gehoben und in den Jahren 1855/56 bis 1867/68 zwischen 4,98 % und 6,39 % des Anlagekapitals gehalten. Seit dieser Zeit hat die Verzinsung diese Höhe nicht wieder erreicht; der Grund ist darin zu suchen, dass das Anlagekapital durch den Aufwand für den rasch erfolgenden Ausbau des Bahnnetzes und neuerdings durch die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials und die Vornahme zahlreicher Erweiterungsbauten erheblich gestiegen, der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben aber infolge der hinzugetretenen verkehrsarmen Bahnen, sowie wegen der erheblichen Steigerung der Betriebsausgaben nicht in demselben Maasse angewachsen ist. Im Rechnungsjahre 1893/94 hat der Reinertrag 15 042 439 ℳ oder 2,96 % des auf 508 707 144 ℳ berechneten Anlagekapitals betragen. Sieht man von dem thatsächlich nicht zu verzinsenden Theil des Anlagekapitals ab, so ergab sich auf den 1. April 1893 als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld der Betrag von 396 294 432 ℳ, welcher im Jahre 1893/94 durch die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse zu 3,60 % verzinst wurde.

In dem Zeitraume vom 22. Oktober 1845 bis 1. April 1894 haben im ganzen die Betriebseinnahmen 873 496 145 ℳ und die Betriebsausgaben 482 880 897 ℳ betragen. Die während dieses Zeitraums erzielten Betriebsüberschüsse belaufen sich somit auf 390 615 248 ℳ. Dies sind 76,78 % des Anlagekapitals der Staatseisenbahnen vom 1. April 1894.

Der fünfte Abschnitt handelt von dem Eisenbahnpersonal.

Das bei der Württembergischen Eisenbahnverwaltung thätige Personal theilt sich wie dasjenige der anderen Staatsverwaltungszweige in Beamte und Arbeiter. Bei den Beamten wird unterschieden zwischen Angestellten (etatsmässigen Beamten) und solchen, welche eine Ernennung auf eine bestimmte Stelle noch nicht erlangt haben (diätarische Beamten); die ersteren sind entweder auf Lebenszeit oder vierteljährliche Kündigung oder auf jederzeitigen Widerruf angestellt. Für die rechtliche Stellung der Eisenbahnbeamten wie der übrigen Staatsbeamten war früher die Verfassungsurkunde von 1819 und eine an diese sich anschliessende umfangreiche Spezialgesetzgebung maassgebend; eine Neuregelung ist durch das dem Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 nachgebildete Beamtengesetz vom 28. Juni 1876 erfolgt, in welchem auch die Bestimmungen über die Pensionsverhältnisse der auf Lebenszeit Angestellten enthalten sind.

Die Einkommensverhältnisse der Beamten und Arbeiter haben entsprechend dem immer kostspieliger werdenden Lebensunterhalt eine stetige Besserung erfahren, mit Wirkung vom 1 April 1889 an wurden die Gehälter sämmtlicher Beamten um 5 % erhöht und Wohnungsgeldzuschüsse eingeführt. Neuerdings ist bei einer Reihe von Beamtenkategorien die Vorrückung in höhere Gehälter durch Einführung der Vorrückung nach Dienstaltersstufen an Stelle der Vorrückung nach dem Klassensystem gleichmässig gestaltet worden.

Mit der Regelung des Prüfungswesens ist im Jahre 1884 durch die Einführung von Eisenbahndienstprüfungen für die Aemter im mittleren und höheren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst begonnen worden; in den Jahren 1886 und 1887 sind Vorschriften in betreff der Prüfungen für die Stellen des niederen Eisenbahndienstes und für die Unterbedienstetenstellen gefolgt. Hieran reihten sich Bestimmungen über die Annahme und Ausbildung des Personals; im Zusammenhang damit steht die Einrichtung von Unterrichtskursen in Stuttgart für die Kandidaten des höheren Eisenbahndienstes, des mittleren Eisenbahndienstes und für die Anwärter für Unterbedienstetenstellen.

Es waren im Betrieb verwendet im Jahre 1893/94 etatsmässige Beamten 4 597, diätarische Beamten 467, Arbeiter 6 707, zusammen 11 771, d. i. auf 1 km Betriebslänge 5,95; bei sämmtlichen Deutschen Bahnen 355 524, d. i. auf 1 km Betriebslänge 8,19. Im Verwaltungsjahre 1893/94 belief sich der Aufwand für Besoldungen und Nebenbezüge der Beamten auf rund 8 611 318 Mark, derjenige für die Löhne der Arbeiter auf rund 5 566 895 ℳ, zusammen auf 14 178 213 ℳ oder 58,07 % der Gesammtausgaben.

Es folgt nun eine Darstellung der Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter. Zur Fürsorge für diejenigen Eisenbahnbediensteten und ihre Angehörigen, welche nicht auf Lebenszeit angestellt und deshalb nicht pensionsberechtigt waren, trat mit dem 1. Januar 1847 ein Unterstützungsverein ins Leben. Der Charakter des Vereins ist wesentlich der einer Privatanstalt. Seine Verwaltung erfolgt von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Mitwirkung eines gewählten und periodisch erneuerten Ausschusses von 12 Mitgliedern. Die Betheiligung an dem Verein ist für alle Angestellten der Verkehrsanstalten, welche nicht durch Anstellung auf Lebenszeit gesetzlich Pensionsansprüche für sich und ihre Hinterbliebenen erlangen, obligatorisch. Die Einkünfte bestehen namentlich in den Eintrittsgeldern (10 % des Gehalts und der Gehaltserhöhung) und den Jahresbeiträgen (3 % des Dienst- und 2 % des Ruhegehalts) der Mitglieder, in den Eisenbahnpolizeistrafen und Disziplinarstrafen, sowie in den etatsmässigen Beiträgen des Staats. Die Grundsätze über die durch den Unterstützungsverein seinen Mitgliedern und deren Hinterbliebenen gewährleisteten Ansprüche schliessen sich im allgemeinen den Bestimmungen des Beamtengesetzes vom 28. Juni 1876 an. Die im Rechnungsjahre 1893/94 zur Ausbezahlung gelangten ständigen Unterstützungen beliefen sich auf rund 770 000 ℳ, der geleistete Staatsbeitrag auf 330 000 ℳ. Das Vermögen des Vereins betrug am 31. März 1894 rund 3 Millionen Mark, der Reservefonds rund 364 000 ℳ.

Mit dem 1. Juli 1890 ist ein bahnärztlicher Dienst eingerichtet worden, der in der Hauptsache umfasst: die kostenfreie ärztliche Berathung und Behandlung der sämmtlichen Beamten, sowie der nicht selbständigen Familienangehörigen derselben, mit Ausnahme der auf Lebenszeit Angestellten und ihrer Angehörigen und derjenigen diätarischen Beamten, welche Mitglieder der Eisenbahnbetriebs-Krankenkasse sind. Zur Durchführung der Aufgabe des ärztlichen Dienstes sind Bahnärzte auf Vertrag gegen eine jährliche Vergütung unter Zuweisung einer bestimmten Bahnstrecke bestellt; ihre Zahl betrug am 31. März 1894 129. Die Fürsorge für Beamten infolge von Betriebsunfällen ist durch Gesetz vom 23. Mai 1890 geregelt.

Zu erwähnen ist noch die seit dem Jahre 1886 bestehende Sterbekasse für Angestellte der Verkehrsanstalten, ein Privatverein mit dem Zweck, den Hinterbliebenen der Mitglieder für den Fall des Ablebens der letzteren die sofortige Ausbezahlung einer bestimmten Summe zu sichern.

Von den Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter werden einer Besprechung unterzogen: die Betriebskrankenkassen, die Invaliditäts- und Altersversicherung, die Zuschusskasse zur letzteren, das Unfallversicherungsgesetz.

Der **sechste Abschnitt** ist den **Privatbahnen** gewidmet. Es sind mit ihrer Geschichte, ihren Betriebsergebnissen usw. dargestellt: die Kirchheimer Eisenbahn, die Ermsthalbahn, die Filderbahn, die Dampfstrassenbahn Ravensburg-Weingarten. Ein Kapitel behandelt die Privatanschlussgeleise. Am 1. April 1894 waren 53 Privatanschlussbahnen vorhanden mit einer Gesammtlänge von 26 km.

In den Anlagen zu dem Werk sind angeführt: die Quellen zu demselben und die Litteratur, die Eisenbahngesetze nebst den wichtigeren Verwaltungsvorschriften, Landesgesetzgebung und Reichsgesetzgebung, die Streckeneröffnungen, die Betriebsergebnisse.

Die Entwickelung des Ungarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1895.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens wurde im Jahre 1895 eine ganz besonders lebhafte Thätigkeit entfaltet, so namentlich in Sachen des Ausbaues unseres Vizinalbahnnetzes. Nicht weniger als 46 544 900 fl. Nominalkapital wurden zur Dotirung der im Jahre 1895 gegründeten Lokalbahn-Aktiengesellschaften verwendet, indess der Jahresdurchschnitt für den Zeitraum 1891 bis einschl. 1894 15,24 Millionen Gulden betragen hat, im Jahre 1895 daher das Dreifache dieser letzteren Summe. Dementsprechend wurden daher auch im Jahre 1895 866,8 km Lokalbahnen dem Betrieb übergeben, und zwar:

Strecke	km
Marmaros Sziget-Körösmezö	76,7 km
Szt. Lörincz-Slatina-Nasic	91,2 „
Erdöszáda-Nagysomkut	17,6 „
Budapest-Esztergom	46,0 „
Gyulafehérvár-Zalathna	38,2 „
Baja-Zombor-Ujvidék	145,7 „
Pardány-Zsombolya	41,2 „
Temesvár-Nagy Szent Miklós	61,1 „
Gurahoncz-Nagy Halmágy	26,1 „
Pozsony-Dunaszerdahely	50,4 „
Aranyos Maroth-Kis Tapolcsány	4,0 „
Zolyombrezó-Erdököz	25,0 „
Csákovár-Brka	40,0 „
Kecskemét-Fülöpszállás	41,9 „
Zala Szent Gród-Balaton Szent György	42,5 „
Hajmáskér-Dombovár	110,0 „
Tátra Lomnicz	9,2 „
in Summa	866,8 km.

Während der oben erwähnten letzten 4 Jahre (1891—1894) wurden jährlich durchschnittlich nur 400 km Lokalbahnen, daher nur die Hälfte der im Jahre 1895 dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen gebaut. In Ausführung (Bau) begriffen waren 782,2 km Eisenbahnen, wovon 738,2 km Lokal- (Vizinal-)Bahnen waren und 44,0 km theils Vizinal-, theils Bahnen II. Ranges.

Wenn wir die Daten des Jahres 1895 mit denen des Jahres 1894 vergleichen, dann finden wir:

Jahr	eröffnet	im Bau geblieben
1894	650,2	896,6
1895	866,8 (+ 216,6)	782,2 (— 114,4 km).

Diese Daten erschöpfen natürlich nicht die ganze Thätigkeit auf dem Gebiete der Bauthätigkeit der Eisenbahnen, da im Vorjahre die Angelegenheit einer grösseren Anzahl längerer Lokalbahnen in Verhandlungen gezogen, jedoch nicht vollkommen beendet wurden. Die Verhandlungen sind heute jedoch schon beendet und ist zu erwarten, dass auch der Bau derselben im laufenden Jahre wird beendet werden, so dass die Länge der im Jahre 1896 zur Eröffnung gelangenden Linien jene der im Jahre 1895 eröffneten Linien gewiss erreichen, wenn nicht übertreffen dürfte.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 3,64 km lange Strecke (Riemke-) Abzweigung Herne G.-Wanne der Königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 1. Dezember 1895 für den Güterverkehr eröffnet wurde, sowie die am 30. Dezember 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebene 112,387 km lange Strecke (Veszprém-) Hajmáskér-Lepsény-Uj-Dombovár der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 43 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 52 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 109 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 4Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Oktober-Dezember 1895 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 15. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im IV. Vierteljahr 1895 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Mit Ausnahme des Dalmatinischen haben sämmtliche Oesterreichischen Landtage ihre Thätigkeit begonnen; in einigen sind bereits Eisenbahnangelegenheiten zur Sprache gekommen. In gegenwärtigen und in den späteren Mittheilungen hierüber können wir des beschränkten Raumes wegen nur diejenigen von Abgeordneten vorgebrachten Anträge und Interpellationen berücksichtigen, welche zur Verhandlung gelangten, bezw. regierungsseitig beantwortet wurden.

Im Niederösterreichischen Landtage wurde eine Regierungsvorlage eingebracht, durch welche das Programm für die finanzielle Sicherstellung der Wiener Verkehrsanlagen in einigen die Beitragsleistung des Landes Niederösterreich betreffenden Punkten geändert wird. Dem Landtage wurde der Bericht des Landesausschusses über den Stand der Lokalbahnaktion mit Ende 1895 dahin vorgelegt, dass das Landes-Eisenbahnamt neben den Studien für neue Bahnlinien die generellen Projekte für die Linien Stockerau-Absdorf, St. Pölten-Kirchberg und Gross-Sieghart-Raabs, zusammen für 57 km, ausgearbeitet und die Terrainaufnahmen für die Detailprojekte der beiden erstgenannten Linien, welche zusammen eine Länge von 47 km haben, durchgeführt hat. Diese Arbeiten gehen durchwegs auf Rechnung der Interessenten, beziehungsweise der zu bildenden Aktiengesellschaften. Die generellen Projekte für die Linien Stockerau-Absdorf und St. Pölten-Kirchberg wurden bereits der kommissionellen Behandlung unterzogen.

Der Landes-Eisenbahnrath hat den Beschluss gefasst, dass die finanzielle Unterstützung der Eisenbahnen sich nicht auf die Uebernahme der Prioritäten der einzelnen Linien beschränken solle, sondern dass diese Prioritäten beim Landesfonds hinterlegt und dass womöglich einheitliche Titres für alle als Unterlage dienenden Prioritäten vom Lande emittirt werden sollen. In der Regel übernimmt das Land die Garantie für 70 % des Anlagekapitals der einzelnen Linien und hat auch das Recht, Prioritäten von den Konzessionären zu erwerben. Da es sich hier zunächst um kleine Linien handelt, so könnte es vorkommen, dass die Prioritäten der einzelnen Linien zu divergirenden Kursen plazirt werden. Um diese Verschiedenheit auszuschliessen, sollen entweder Kommunalobligationen der Niederösterreichischen Landes-Hypothekenanstalt oder andere einheitliche Titres des Landes ausgegeben werden.

Der Gesammtbedarf pro 1896 stellt sich auf 1 120 700 fl., wobei bemerkt werden muss, dass der Betrag von 910 000 fl. nur dann als wirkliche Ausgabe anzusehen ist, wenn das Land die Prioritätsobligationen der einzelnen Bahnen selbst behält, während anderenfalls dieser Betrag nur ein Vorschuss ist, welcher seinerzeit aus dem Erlöse der Begebung der Prioritätsobligationen, sammt den bis zur Betriebseröffnung aufgelaufenen Zinsen (Interkalarzinsen) rückzuvergüten ist. Der Landesausschuss beantragt, ihm die Ermächtigung zu ertheilen, für die durch Beschlüsse des Landtages sicherge-

stellten Lokalbahnen in Gemässheit des vorgelegten Präliminares pro 1896 nach Maassgabe des Bedarfs eine mit höchstens 4 % zu verzinsende schwebende Schuld im Höchstbetrage von 1 670 000 fl. aufzunehmen.

Im Kärnthner Landtage (Klagenfurt) gelangte ein Erlass des Handelsministeriums zur Verlesung, laut dessen die Regierung geneigt ist, rücksichtlich der Lokalbahn Treibach-Althofen-Klein-Grödnitz die staatliche Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der 4 % Verzinsung, sowie der Tilgung des Vorzugskapitals im Höchstbetrage von 600 000 fl. oder die direkte Beschaffung dieses Kapitalstheiles zu übernehmen, falls das Land und die Interessenten mindestens 200 000 fl. widmen.

Dem Mährischen Landtage liegt der Bericht des Landesausschusses über die Förderung mehrerer Lokalbahnprojekte mit dem Antrage vor: Der Landtag wolle beschliessen: 1. Für die nachbenannten Lokalbahnen werden Beiträge aus Landesmitteln à fonds perdu, eventuell bei Bildung von Aktiengesellschaften für das betreffende Bahnunternehmen gegen Refundirung in Stammaktien, und zwar a) für die normalspurig projektirte Lokalbahn von der Station Grulich der Mährischen Grenzbahn nach Schildberg mit 110 000 fl.; b) für die schmalspurig projektirte Lokalbahn von der Station Bärn-Andersdorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nach Hof mit 40 000 fl.; c) für die schmalspurig projektirte Lokalbahn von der Station Olbersdorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nach Hotzenplotz mit 237 000 fl.; d) für die normalspurig projektirte Lokalbahn von Deutschbrod über Pribislau nach Saar mit 45 000 fl.; e) für die normalspurig projektirte Lokalbahn von der Station Wolframs der K. K. Staatsbahn Iglau-Taus über Triesch nach Teltsch mit 116 500 fl. unter der Bedingung bewilligt, dass das Zustandekommen aller dieser Bahnen in einer Zeitperiode von längstens 5 Jahren, vom Jahre 1896 an gerechnet, auf Grund der von der K. K. Regierung im Jahre 1896 einzuholenden verfassungsmässigen Ermächtigung durch ein diesbezügliches Reichsgesetz gesichert wird. 2. Für den Fall, dass einzelne dieser 5 Lokalbahnen nicht durch Aktiengesellschaften, sondern vom Staat gebaut und betrieben werden und daher für die Beiträge des Landes dem letzteren Stammaktien nicht zukommen sollten, bleibt dem Lande vorbehalten, an dem Erträgnisstheile der diesbezüglichen Bahnlinien, welcher 4 % des vom Staat aufgewendeten Baukostenbeitrages übersteigt, prozentuell im Verhältniss des Landesbeitrages zu dem Baubeitrage des Staates zu partizipiren. 3. Die bewilligten Landesbeiträge werden den Unternehmungen der betreffenden Bahnen im Laufe jenes Jahres, in welchem mit dem Bau der Bahn begonnen wird, auf einmal flüssig gemacht werden. 4. Wegen Beschaffung der hierzu nöthigen Geldmittel hat der Landesausschuss nach verfassungsmässiger Sicherstellung des Zustandekommens der obgenannten Bahnen rechtzeitig dem Landtage die entsprechenden Anträge zu stellen.

Die Betriebs-Krankenkassen der Oesterreichischen Privatbahnen.

Das Oesterreichische Krankenversicherungs-Gesetz vom Jahre 1888 hob die bereits bestehenden Unterstützungskassen bei den öffentlichen Transportunternehmungen nicht auf, sondern nöthigte sie nur zu wesentlichen Umbildungen. In letzter Zeit wurde die Institution der Betriebs-Krankenkassen im allgemeinen, sowie insbesondere jene der Oesterreichischen Privatbahnen vielfach angegriffen. So wurde insbesondere behauptet, dass die Bahnverwaltungen die Wucht der Belastung auf die Arbeiter zu überwälzen trachten, dass die Mehrzahl der Kassen nur die gesetzlichen Mindestleistungen gewährt, und dass die Bahnverwaltungen an den Kosten der Aerzte gar nicht oder nur ganz ungenügend partizipiren. Der Bericht, welchen die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde dem Handelsministerium über die Entwickelung dieser Kassen während des Quinquenniums 1889 bis 1894 erstattet hat, entzieht diesen Anklagen den Boden. Danach bestanden mit Ende des Jahres 1894 28 derartige Betriebs-Krankenkassen; ihre Gesammteinnahmen betrugen 832 203 fl., ihre Ausgaben 700 484 fl., der Gebahrungsüberschuss 131 719 fl. In dem ganzen Quinquennium 1889 bis 1894 betrugen die Einnahmen 4,5, die Ausgaben 3,59 Millionen Gulden; der Ueberschuss, welcher den gegenwärtigen Stand des Reservefonds darstellt, 922 538 fl. Da bei vielen von diesen Kassen der Reservefonds die statutarische Maximalhöhe bereits erreicht, zum Theil sogar überschritten hat, konnten die Leistungen für die Mitglieder successive erhöht und auch den Familienangehörigen der Mitglieder im Erkrankungsfall Benefizien zugewendet werden. Alle Betriebskassen zahlen gegenwärtig ihren Mitgliedern weit mehr als das gesetzliche Mindestausmaass. Die Einzahlungen der Mitglieder seit 1889 betrugen 2,69 Millionen Gulden, während die Mitglieder im gleichen Zeitraum Leistungen von 3,55 Millionen Gulden erhielten. Die Mitglieder zahlten also nur 75,5 % der ihnen aus den Mitteln der Kassen zugekommenen Leistungen und überdies fällt auf jedes Mitglied eine Reservefondsquote von 13,07 fl., während bei den Betriebskassen diese Quote nur 8,89 fl. und im Durchschnitt sämmtlicher Krankenkassen gar nur 4,80 fl. beträgt.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.

Zu den mit Ende Oktober 1895 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 435,918 km sind im Verlaufe des Monats November durch den Baubeginn der Theilstrecke Halicz-Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz-Ostrow (-Tarnopol) 29,300 km, ferner durch den Baubeginn der Theilstreke Rakonitz-Pladen der Lokalbahn Rakonitz-Petschau 27 km und durch den Baubeginn der Lokalbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz 21 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Verbindungskurve zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Nordwestbahn in Nimburg der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 1,200 km, ferner die Lokalbahn Lemberg (-Kleparow)-Janow mit 17,481 km. Es verblieben sonach mit Schluss des vorbezeichneten Monats 494,537 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 210,868 km auf Staatsbahnen, 19,260 km auf private Hauptbahnen und 264,409 km auf Lokalbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Laufe des Monats November 1895 entgegengereift die Lokalbahn Bielitz-Zigeunerwald und die Lokalbahn Beneschau-Wlaschim (seither eröffnet); die Bauvollendung der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen ist in nächster Zeit zu erwarten. Die Zahl der im Monat November 1895 beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 14 850 gegen 18 480 im Vormonat, d. s. 32 Arbeiter pro Kilometer.

Die Betriebseinnahmen der grösseren Oesterreichischen Privatbahnen im Jahre 1895.

Gemäss den von denselben veröffentlichten provisorischen Einnahmen ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Januar bis Dezember	
	1895 fl.	gegen 1894 fl.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	33 758 111	— 311 329
Südbahn	43 733 916	+ 263 110
Oesterreich-Ungarische Staatsbahn .	26 032 364	— 1 036 238
Oesterr. Nordwestbahn Littr. A . .	10 111 144	+ 33 983
Elbethalbahn	6 435 265	— 47 585
Aussig-Teplitzer Bahn	6 209 183	— 62 452
Buschtêhrader Bahn Littr. A . . .	3 890 243	+ 43 574
„ „ „ B . . .	5 877 046	+ 312 776

Abänderung der Prüfungsvorschriften im Dienste der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf Grund der Erfahrungen, welche rücksichtlich der bestehenden Dienstordnung gewonnen wurden und infolge der Einbeziehung gewisser Arbeiterkategorien in das statusmässig eingereihte Personal sind folgende Abänderungen der Dienstordnung vom K. K. Handelsministerium genehmigt worden:

a) Die Aufnahmeprüfung für Bewerber um Beamtenposten im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste entfällt in Hinkunft.

b) Die Ausbildungsfrist für solche Kandidaten wird entsprechend erweitert und der Prüfungsstoff der fachlichen Beamtenprüfungen, insbesondere bei der bautechnischen und der kommerziellen Fachprüfung wird wesentlich vereinfacht; endlich werden die Prüfungstermine derart verlegt, dass die abgelegte Prüfung beim nächsten Avancementstermin berücksichtigt werden kann.

c) Im niederen Staats-Eisenbahndienste wird nur mehr von Bewerbern um solche Unterbeamtenposten, welche erste Anstellungen bilden, der Nachweis der an einer Bürger-, Gewerbe- oder Unterrealschule, bezw. an einer ähnlichen militärischen Anstalt erworbenen allgemeinen Schulbildung gefordert und entfällt auch dieser Nachweis bei solchen Bewerbern, welche im K. und K. Heere oder der K. und K. Kriegsmarine als Feldwebel oder Zugführer, bezw. in einer äquiparirenden Charge gedient haben.

d) Die Prüfungen für die niedersten Dienstposten haben nicht mehr vor einer Prüfungskommission, sondern vor einem Prüfungskommissar stattzufinden.

Eisenbahn-Fahrkarten als Annoncen.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen erliess eine Kundmachung, wonach vom 1. d. Mts. ab die auf den Ungarischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten, sowie die Fahr- und Gepäckscheine mit Annoncen ver-

sehen werden (s. Nr. 92 S. 820 Jahrg. 1895 d. Ztg.). Die Karten werden zu diesem Zweck mit besonderen Täschchen versehen, welche die Annoncen enthalten. Nach dem Text der Publikation dürften sich auch die Verbandsbahnen mit der Einführung dieser Neuerung beschäftigen.

Die genannte Direktion hat in dem für ihre Organe bestimmten „Amtsblatt" denselben eine umständliche Instruktion über die Behandlung solcher Fahrkarten und die Verrechnung der hierfür eingehobenen Beträge ertheilt, von welchen den betreffenden Beamten 15 % als Provision zufällt.

Einführung von Refaktien im Wechselverkehre zwischen Budapest-Wien und darüber hinaus gelegenen Stationen.

Das „Verordnungsblatt des Königlich Ungarischen Handelsministeriums" verlautbart erst jetzt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1895 bis 30. November 1896 die vereinbarten Refaktien, und zwar:

1. für den Verkehr von Wien nach Budapest;
2. für den Verkehr zwischen Böhmischen und Ungarischen Stationen und
3. zwischen Mährischen Stationen und Ungarn.

Es sind gegenüber den vorjährigen Refaktien nur ganz unwesentliche Aenderungen eingetreten. In die vom Genusse der Refaktie noch weiter ausgeschlossenen Artikel wurden eingereiht: Bier, Gemüse frisches Obst, Porzellan und Mineralwasser lose verladen. An der verspäteten Publikation trug der Setzerstreik Schuld; nachdem die Gültigkeit jedoch rückwirkend, d. i. vom 1. Dezember 1895, publizirt wurde, erwächst den Verfrachtern keinerlei Nachtheil.

Zalavölgyer Lokalbahn: Eröffnung.

Diese im Eigenthum der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft befindliche Lokalbahn (siehe Nr. 92, S. 819, Jahrg. 1895 d Ztg.), welche von der Direktion der Ungar. Staatsbahnen verwaltet wird und der Betriebsleitung in Szombathely unterstellt wurde, ist am 15. Dezember 1895 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Bahn hat von der Anschlussstation Zala-Szt.-Gróth (der Transdanubischen Lokalbahn) aus folgende Stationen und Haltestellen: Zala-Szt.-László (7,18 km von Zala-Szt.-Gróth), Kehida-Kustány (13,47 km), Zala-Csany (16,38 km), Bókaháza PH (20,56 km), Zala-Apáti (25,38 km), Sármellék (31.34 km), Balaton-Szt.-György (Anschlussstation, Station der K. K. priv. Südbahn, 42,30 km). Sämmtliche Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Bókaháza nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Konzessionirung der Lokalbahn Nagy-Lomnicz-Tátra-Lomnicz.

Als Konzessionar dieser von der Station Nagy-Lomnicz der Poprádthal-Lokalbahn abzweigenden, durch das Zipser Komitat vorläufig nach Tátra-Lomnitz führenden Linie ist das Königlich Ungarische Oberforstamt in Liptó-Ujvár (Rhadek) bestellt. Das effektive Baukapital dieser 9,2 km langen Linie ist mit 168 840 fl. bemessen; eine Quote hiervon für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln wurde, wie bei sonstigen Konzessionen deshalb nicht beziffert, weil diese Linie als Staatseigenthum von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu betreiben ist. Dagegen ist in der Urkunde die Bestimmung enthalten, dass, wenn das Reinerträgniss pro laufenden Bahnkilometer die Summe von 14 000 fl. überschreiten wird, ein zweites Geleise zu erbauen sein wird. Es ist in der Konzession die Errichtung von je zwei namhaft gemachten Stationen und Haltestellen vorgeschrieben.

Das Projekt der Lokalbahn Mauthausen-Grein.

Infolge Einschreitens des Interessentenausschusses für diese Lokalbahn wurde seitens der Wiener Gemeinde zur Beschaffung des Baukapitals für diese Bahn, zu welchem Zwecke die Gemeinde Stammaktien im Betrage von 10 000 fl. bereits gezeichnet hat, die Zeichnung von Stammaktien in einem weiteren Betrage von 5 000 fl. genehmigt. Die Kommune hat an dem Zustandekommen dieser Bahn insofern ein Interesse, als der Bürgerspitalfonds das Gut Spitz an der Donau besitzt, dessen Werth durch eine verbesserte Kommunikation erhöht wird.

Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen.

In dieser am 4. Dezember 1895 abgehaltenen fünften Versammlung gab der Vorsitzende, Hofrath Dr. Ferdinand Zehetner, die diesbezüglichen Ergebnisse des Jahres 1894 bekannt (welche bereits in dem oben erwähnten Berichte der K. K. Generalinspektion gewürdigt wurden). Die Zahl der versicherten Personen, deren Arbeitstage, der versicherten Betriebe und die Höhe der versicherten Lohnsummen hat bedeutend zugenommen. Von den im Berichtsjahre angezeigten 1 605 Unfällen begründeten 448 eine Entschädigung. An das Schiedsgericht wurde in 27 Fällen appellirt, von welchen nur 5 erfolgreich erledigt, die übrigen aber theils abgewiesen, theils zurückgezogen wurden. Das Jahr 1894 schloss mit einem Ueberschuss von 394 fl., während an sämmtliche Reservefonds zu sammen 10 741 fl. abgeführt wurden.

Generalversammlung der Südöstlichen Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 4. Januar 1896.

Unter diesem Namen konstituirte sich eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der Linie Versecz-Gattaja der projektirten Lokalbahn Versecz-Lugos-Maros-Illye. Die Regierung war durch den Sektionsrath Dr. Josef Stetina vertreten, welcher zugleich die von ihr übernommenen Stammaktien vertrat. Nach erfolgtem Bericht über die für den Bau getroffenen Vorkehrungen und abgeschlossenen Verträge, welche seitens der Versammlung genehmigt wurden, wurde vom Vorsitzenden bekannt gegeben, dass die Konzessionäre um Ertheilung der Konzession zum sofortigen weiteren Ausbau der Linie über Lugos nach Maros-Illye eingeschritten sind, welche Bahn nach ihrem Ausbau, infolge ihrer Anschlüsse nach Wien, Budapest, Temesvar, Orsova und Verciorova, auch von internationaler Bedeutung sein wird.

Personalnachrichten aus dem K. K. Handelsministerium.

Im Eisenbahndepartement dieses Ministeriums, sowie in der Generalinspektion der Eisenbahnen hat eine Reihe von Beförderungen stattgefunden: Es wurden nämlich die Titular-Ministerialräthe Dr. Ritter von Küchler und Dr. Hoffmann von Ostenhof zu wirklichen Ministerialräthen, der Oberinspektor der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Titular-Hofrath Dr. Freiherr von Buschman, zum wirklichen Hofrath, der Titular-Sektionsrath Dr. Kuranda zum wirklichen Sektionsrath und der Titular-Ministerialsekretär Dr. Freiherr von Banhans zum wirklichen Ministerialsekretär befördert. Endlich wurde der Titular-Oberinspektor Leber der Generalinspektion zum wirklichen Oberinspektor dieser Behörde ernannt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Vertrauen will nicht sobald wieder zurückkehren; das Publikum hat solch traurige Erfahrungen mit der Börse gemacht, dass dessen Kauflust fast geschwunden zu sein scheint; dazu kommen die politischen Verwickelungen in den aussereuropäischen Welttheilen. Obwohl die Finanzlage der Monarchie eine günstige ist, die Oesterreichisch-Ungarische Bank ihren Aktionären mehr als 7 % Dividende für das abgelaufene Jahr zahlt und die Eisenbahnen bisher gegen 3 000 Wagen und eine entsprechende Anzahl von Lokomotiven bei den verschiedenen Fabriken bestellt haben — macht sich doch eine Geschäftsstockung an der Börse geltend, so dass Kursrückgänge vorwiegend waren. Darunter litten die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3360), Nordwestbahn (272), Elbethalbahn (273,50), Staatsbahn (252,50), Aussig-Teplitzer Bahn (1640), Böhmischen Nordbahn (264,50), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1410), Buschtêhrader Bahn Lit. B (514) und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (208,50). Eine kleine Steigerung erfuhren die Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn (290,50) auf das Gerücht hin, dass ihre, auch in dieser Zeitung besprochene Steuerdifferenz geordnet werde und Südbahn (99,25), weil deren Verstaatlichung angeblich von der Ungarischen Regierung gefordert wird; ferner die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (195) und Ungarisch-Galizischen Bahn (206,25). Prioritäten waren etwas mehr begehrt, besonders die 4 % Albrechtbahn (98,25) und 3 % Lokaleisenbahn-Gesellschaft (81,50).

Aus der Schweiz.

Die elektrische normalspurige Bahn Orbe-Chavornay.

In Nr. 98 S. 873 Jahrgang 1895 d. Ztg. wurde die Vermuthung geäussert, dass die elektrische Bahn „Meckenbeuren-Tettnang" die erste auf dem Kontinente sei, die als normalspurige elektrische Bahn erbaut ist. Es dürfte daher interessiren, dass bereits am 17. April 1894 in der Schweiz eine normalspurige elektrische Eisenbahn dem Betriebe übergeben wurde.

Die 4 km lange Linie Orbe-Chavornay, der Société des usines d'Orbe gehörend, verbindet den Bahnhof der Jura-Simplonbahn in Chavornay mit dem 22,8 m höher gelegenen Städtchen Orbe. Diese elektrische normale Nebeneisenbahn vermittelt den Personenverkehr von und nach der Station der Hauptbahn, dient aber zugleich auch zur Beförderung von Normalbahngüterwagen ohne Umladung.

Das Geleise liegt mit 2 200 m auf der öffentlichen Landstrasse, während die beiden Anschlussstücke, mit einer Grösststeigung von 25 ‰ und Krümmungen von bis 156 m Halbmesser, auf eigenem Bahnkörper hergestellt sind. Eine Kreuzungsstelle ist auf der durchgehend eingeleisig angelegten Bahn nicht vorhanden, dagegen wurden die beiden Endstationen

mit den nöthigen Ausweich- und Wagenaufstellgeleisen ausgerüstet, welche sämmtliche unter Benutzung der elektrischen Einrichtung betrieben werden. Auf der unteren Station werden die für Orbe bestimmten Güterwagen beim Güterschuppen der Hauptbahn, bis wohin die elektrische Leitung geführt ist, abgeholt.

Die Zuleitung des elektrischen Stromes erfolgt oberirdisch durch den über der Geleisemitte gespannten Kupferdraht. Die Schienen sind zur Rückleitung benutzt. Als Stromabnehmer dient ein an einer Stange befestigter beweglicher Löffel.

Der Personenverkehr ist vom Güterverkehr getrennt und wird von einem mit 2 Motoren, System Thury, versehenen, 11,5 t schweren Personenwagen, mit Durchgang und 2 Endplattformen, ausgeführt, welchem Wagen nöthigenfalls, wenn die 45 Plätze nicht genügen, ein weiterer gleich gebauter Personenwagen ohne Motor angehängt wird.

Für den Transport der Güterwagen, sowie als Reserve für den Personenverkehr, ist eine elektrische Lokomotive vorhanden, die im stande ist, einen geladenen Normalgüterwagen von 20 t Totalgewicht zu befördern. Sie ist in Form eines kleineren gedeckten Güterwagens von 3 m Radstand, bei 7,4 m totaler Länge, mit 2 Endplattformen gebaut, von welch letzteren aus die Bedienung der Stromregulirung und der Bremse erfolgt. Das Gewicht dieses Fahrzeuges beträgt leer 9 800 kg und ist ein Maximalladegewicht von 6 200 kg vorgesehen. Die beiden Dynamomaschinen sind, gleichwie beim Personenwagen, einerseits am Untergestell elastisch aufgehängt und stützen sich mit dem anderen Ende auf die Wagenachse, welche sie durch Räderübersetzung direkt antreiben.

Die höchste Fahrgeschwindigkeit auf der horizontalen Linie beträgt 24 km pro Stunde, während auf der anhaltenden Steigung von 25 ‰, welche zugleich in einer grossen Krümmung von 200 m Halbmesser liegt, die Fahrschnelle cirka 10 km beträgt.

Die zum Betriebe der Anlage nöthige Kraft wird dem Wasserwerke an der Orbe entnommen, welches zugleich auch die nöthige Kraft zur Beleuchtung des Städtchens Orbe und zum Betriebe einer Anzahl industrieller Werke, hauptsächlich Mühlen, liefert.

Diese einfache Anlage hat den an sie gestellten Anforderungen in allen Theilen entsprochen.

Aus Russland.

Bahneröffnungen.

Rjäsan-Uralsker Eisenbahn. Die Gesellschaft hat die Theilstrecke Sserdobsk-Pensa, 103 Werst lang, baulich fertig gestellt und hat die Betriebseröffnung derselben am 15./27. Dezember 1895 stattgefunden.

Für denselben Tag waren auch die Eröffnungen in Aussicht genommen für die beiden Strecken von Wolsk I nach Wolsk II in einer Ausdehnung von 14 Werst und ein Theil der Durchgangslinie Rtischtschewo-Ponerowka, und zwar von Rtischtschewo bis Arkadak in einer Länge von 47 Werst, mit der Zwischenstation Kistendei (24 Werst ab Rtischtschewo).

Moskau-Jaroslaw-Archangeler-Eisenbahn. Die Theilstrecke Kellerowo-Belkowo der Zweiglinie Kellerowo-Jurjew Polskij ist am 3./15. Dezember 1895 dem allgemeinen Verkehr übergeben worden.

Sibirische Eisenbahn. Die Eröffnung der Theilstrecke Ob-Bolotnaja der Mittelsibirischen Eisenbahn steht nach Bekanntmachung der Bauleitung vom 13./25. Dezember 1895 bevor.

Südwestbahn. Die Zweigbahn Berditschew-Shitomir ist für den Güterverkehr am 15./27. Dezember 1895 eröffnet worden, während anlässlich der Eröffnung der Bahn auch für den Personenverkehr zur Zeit noch Differenzen in Bezug auf bauliche Einrichtungen bestehen, vor deren Behebung die Station Berditschew den Personenverkehr der Zweigbahn nicht aufnehmen will.

Glubokoje-Swenzjany-Zufahrtsbahn. Von der ersten Gesellschaft für den Bau von Zufahrtsbahnen in Russland ist die Theilstrecke Swenzjany (Station der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn) bis Postawa der Glubokoje-Swenzjany-Zufahrtsbahn am 11./23. November 1895 für den regelmässigen Betrieb eröffnet worden.

Irinowkaer Schmalspurbahn.

Seit etwa 3 Jahren ist in Russland der Versuch mit dem Bau und Betrieb dreier 60 cm-Bahnen gemacht worden, und zwar war die erste Bahn von Petersburg selbst zum Dorfe Irinowka erbaut worden. Nachdem sich die Bahnen mit so geringer Spurweite gut bewährt haben, ist gegenwärtig derselben Gesellschaft „Irinowka Industriegesellschaft“ der Bau ebensolcher schmalspuriger Bahnen konzessionirt worden und zwar: 1. von der Station Irinowka zum Dorfe Scheremetjewka mit einer Abzweigung zum Ladogasee, 2. von der Station Ochta der Irinowkaer Bahn zum Ufer der „grossen Newa“, 3. von der Station Porochowije der Irinowkaer Bahn zum Dorfe Koltuscha.

Uralbahn: Konzession.

Es ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahn von der Station Kuschwa der Uralbergbahn zum Flusse Ssoswa einer „Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der Ssoswin-Blagodat-Eisenbahn“ ertheilt worden. Die Aufgabe dieser Bahn, die zunächst noch nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben werden soll, wird es sein, die Fabriken an der Tura, die Berge bei Blagodat, die Stadt Werchoturje und den Fluss Ssoswa mit der Uralbergbahn zu verbinden. An dem Flusse Ssoswa wird die Gesellschaft einen Hafen mit allen erforderlichen technischen Vorkehrungen ausstatten behufs möglichst schneller Entladung der auf der Tura und Ssoswa aus Sibirien eingebrachten Güter, die dann weiter nach Perm befördert werden können, um von dort auf der Kama, Wolga und dem Mariensystem Petersburg erreichen zu können. Der Gesellschaft ist gleichzeitig gestattet, bei Werchoturje eine Gusseisenfabrik anzulegen, deren Jahresproduktion auf 10 Millionen Pud berechnet ist.

Jaroslaw-Rybinsk.

Der Bau einer Verbindungsbahn von Jaroslaw nach Rybinsk ist schon im Jahre 1895 der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahngesellschaft konzessionirt worden, nur war die Richtung, die die Bahn einschlagen sollte, noch nicht bestimmt, weil zwei verschiedene Auffassungen sich hierbei geltend machten. Während nämlich die Eisenbahngesellschaft die Linienführung auf dem kürzesten Wege projektirt hatte, wobei sie allerdings gegen 15—20 Werst von dem Wolgastrom entfernt blieb, erhoben die grossen und reichen Industrien, die ihre Etablissements in nächster Nähe von der Wolga haben, den Anspruch, dass die Bahn längs dem Ufer der Wolga geführt werde, damit auch die dort blühende Industrie und nicht nur der Durchgangsverkehr den Segen der neuen Bahn geniessen könne. Trotzdem, dass die Bahn auf diesem Wege etwa 1 000 000 R. theurer im Bau und 70 000 R. jährlich theurer im Betriebe werden würde, und trotzdem die Eisenbahngesellschaft glaubt, durch Herstellung einer Zweigbahn die Fabriken ebenso gut an die Hauptlinie anschliessen zu können, hat die niedergesetzte Regierungskommission sich dennoch für die Linienführung an dem Ufer der Wolga entschieden. Würde es sich ausschliesslich um die Anschliessung des Industriebezirkes durch diese Eisenbahn handeln, so wäre die Forderung der Industrien nicht nur berechtigt, sondern wohl auch als selbstverständlich ohne Widerrede zu erfüllen, ja die Eisenbahngesellschaft selbst hätte wohl trotz der wesentlich höheren Kosten kaum eine andere Linienführung in Aussicht genommen.

Aber — so liegt die Frage nicht, denn ganz unbeschadet des Verkehrs, der von den Fabriken her und zu ihnen hin zu bedienen sein wird, hat die Bahn auch die Aufgabe, einem voraussichtlich nicht unbedeutenden Durchgangsverkehr dienstbar zu sein, sobald die im Bau begriffene Linie Jaroslaw-Wolga-Archangel eröffnet sein wird. Alle die Güter des Durchgangsverkehrs müssen dann auch den Umweg längs der Wolga machen, statt direkt Rybinsk zugeführt zu werden und müssen dann ausserdem auch noch die höhere Eisenbahnfracht tragen. Das ist volkswirthschaftlich gewiss nicht richtig, und daher ist es nicht ohne Interesse, demnächst zu erfahren, welche Erwägungen schliesslich im Ministerium der Verkehrsanstalten an leitender Stelle den Ausschlag geben werden.

Tragfähigkeit der Güterwagen.

Als Ergänzung zu unseren Mittheilungen in Nr. 100, S. 894, Jahrg. 1895 d. Ztg. können wir heute noch kurz mittheilen, dass nach amtlichen Nachrichten gegenwärtig schon 58 % sämmtlicher Güterwagen eine Tragfähigkeit von 750 Pud = 13 t haben. Es unterliegt keinem Zweifel, bemerkt die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ dazu, dass, wenn auch nicht für alle, so doch für einen bedeutenden Theil von Massenfrachten sich die Befrachtung bis 750 Pud pro Wagen wird durchführen lassen, wodurch das rollende Material unserer Eisenbahnen wird besser utilisirt werden können.

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass die bessere Utilisirung des Wagenparks mit Rücksicht auf die Art eines Theiles der Massentransportartikel der Russischen Eisenbahnen doch nicht unwesentlichen Einschränkungen unterliegt. Besser würde sich dieses Verhältniss erst gestalten, sobald der grösseren Tragfähigkeit des Untergestelles ein verhältnissmässig grosser Wagenkasten entsprechen würde.

Tarifermässigung für Büchersendungen.

Auf den Eisenbahnen Russlands ist neuerdings ein wesentlich ermässigter Frachtsatz für die Beförderung von Büchern und Lehrmitteln (Globen, Gravüren, Lithographien

ohne Rahmen, geographische Karten, Noten usw.) zur Einführung gelangt. In welchem Umfange diese Ermässigungen bewilligt worden sind, lässt sich aus den nachfolgenden, wenigen Beispielen entnehmen. In Passagier- und in gemischten Zügen von Petersburg aus ergibt sich folgendes Bild:

nach	Entfernung	bisheriger Tarif	neuer Tarif
	Werst	Kopeken pro Pud	
Nowgorod	180	41,40	18,00
Moskau	604	135,00	44,40
Warschau	1 050	213,00	60,00
Kiew	1 472	279,00	72,60
Wladikawkas . .	2 407	387,00	94,80

Eben solche Tarifermässigungen finden auch für die Beförderung von Büchern und Lehrmitteln in Güter- und Eilzügen statt. So werden jetzt von Petersburg aus pro Pud erhoben werden: nach Nowgorod 15 (bisher 30) Kop., nach Moskau 42,63 (bisher 85,57) Kop., nach Warschau 57,50 (bisher 141,67) Kop., nach Kiew 62,27 (bisher 196,21) Kop., nach Wladikawkas 70,20 (bisher 280,82) Kop.

Transkaukasische Eisenbahn: Ueberschwemmungen.

Kaum glaubte man, mit den Arbeiten zur Wiederherstellung der Verwüstungen, die die Ueberschwemmung auf der Transkaukasischen Bahn angerichtet hatte, so weit zu sein, dass ein Termin für die Wiedereröffnung dieser überaus stark frequentirten Bahn in Aussicht genommen werden konnte, als schon ein neues Unglück hereinbrach. Am 8./20. Dezember 1895 ist die Bahn abermals durch Ueberschwemmungen und zwar an denselben Stellen, an denen die erste so verheerende Ueberschwemmung stattgefunden hatte, zerstört worden.

Die während eines ganzen Monats ausgeführten Reparaturen sind zerstört, die Dämme sind weggespült, die interimistischen Brücken vernichtet und das angeführte Material ist weggetragen. Bei der Station Belogory stürzte eine gewaltige Steinlawine herab. Der Verkehr zwischen Belogory und Malitaja, sowie zwischen Kwirilly und Kutais ist kaum mit Lastthieren möglich. Die Fahrwege und Fusspfade sind zerstört, die Telegraphenverbindung ist unterbrochen. Die Zustellung von Lebensmitteln für die Arbeiter ist erschwert. Der Rionfluss hat den Eisenbahndamm zerstört und droht die Brücke zu umgehen.

An der Wiederherstellung der zerstörten Strecken wird mit der alten Anstrengung gearbeitet. Auf der am stärksten beschädigten Strecke Malita-Kwirilly wird der Verkehr nur 2—3 Wochen später, als beabsichtigt war, wiederhergestellt werden, d. h. anstatt am 3./15. d. Mts. bis zum 25. Januar/6. Februar d. J. Die zur Herstellung der bereits früher zerstörten Brücken, auf der 96. und 108. Werst, erforderliche Zeit kann nicht genau festgestellt werden, da Maassnahmen getroffen werden müssen zur Rettung der Holzmaterialien und Erneuerung der Bauarbeiten.

Am schwersten betroffen wird durch diese Verkehrsunterbrechung auf der Transkaukasischen Bahn die Bakuer Naphtaindustrie. Denn trotzdem, dass die Wladikawkasbahn auf der baulich noch nicht vollständig fertig gestellten Linie von Petrowsk bis Beslan der Wladikawkas-Hauptbahn mehrere Millionen Pud Petroleum zur Beförderung nach Noworossisk zuführte und damit der Industrie einen grossen Dienst leistete, so müssen doch Vorkehrungen getroffen werden, um den Naphtahandel vor ähnlichen Vorkommnissen möglichst zu schützen. Um dieses Ziel zu erreichen, haben das Konseil des Naphtaindustriellen-Kongresses und die Verwaltung der Staatsbahnen wiederum die Frage angeregt, unverzüglich mit der Herstellung einer Kerosinleitung zwischen den Stationen Michailowo und Ardshamety beginnen zu können. Diese Strecke hat eine Ausdehnung von 81 Werst; es besteht die Absicht, Röhren mit einem Durchmesser von 8 Zoll für die Leitung zu verwenden, und zwar soll es sich nicht um eine zeitweilige, sondern um eine ständige Kerosinleitung handeln. Falls diese Frage in günstiger Weise entschieden wird, so kann, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, nach 4 Monaten die Kerosinleitung Malita-Kwirilly fertig sein.

Bisher wollten die Verhandlungen über diese Rohrleitung nicht recht vorwärts gehen, jetzt, nach den schlimmen Erfahrungen der letzten Zeit und da die zerstörten Stellen ähnlichen Verwüstungen sehr ausgesetzt sind, werden die verschiedenen Meinungen wohl leichter unter einen Hut gebracht werden können.

Eisenbahnprojekte.

Die Südwestbahnen projektiren den Bau einer Bahn von der Station Nowowkrainka der Elisawetgrad-Theilstrecken zu den Dörfern Rownoje und Ossikowatoje bis zur Stadt Bobrincz. Die Bahn soll 67 Werst lang werden. Der Bau ist schon für die nächste Zeit in Aussicht genommen, da die Bahn sehr fruchtreiche Gebiete durchschneidet und daher einem wirthschaftlichen Bedürfnisse nicht nur entspricht, sondern voraussichtlich auch eine gute Verzinsung des Anlagekapitals in Aussicht stellt.

Am 2. d. Mts. haben im Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten unter dem Vorsitze des Ministers die Berathungen begonnen über den Bau der folgenden Bahnen: 1. von Moskau über Dmitrow zum Dorfe Kilera, 125 Werst lang, und 2. von Sawidowo, Station der Nikolaibahn, zum Dorfe Kretschew.

Dänemark contra Schweden.

Die beabsichtigte Errichtung eines besseren direkten Dampfschiffsverkehrs zwischen Schweden und Deutschland macht den Dänen andauernd Kummer, und wie ihnen der Bau des Kaiser Wilhelmkanals den entscheidenden Anlass zur Errichtung des Kopenhagener Freihafens gab, der die von ersterem dem Dänischen Handelsverkehr drohenden Gefahren abwenden soll, so sinnen jetzt auch die Dänen darüber nach, wie sie der geplanten, ihnen unbehaglichen neuen Dampferlinie zwischen Schweden und dem Kontinent begegnen können. Die in Rede stehende neue zeitgemässere Verbindung liegt, wie bekannt, leider noch in einiger Ferne. Deutscherseits ist dafür Sassnitz als Hafen ausersehen, und es sind dort bereits eine Reihe von Hafenarbeiten ausgeführt worden. In Schweden dagegen ist noch nicht endgültig entschieden, ob Trelleborg *) oder ein anderer an der Südküste belegener Hafen gewählt werden soll. Ebenso wenig ist bis jetzt auch noch nicht vom Reichstage der für etwaige Hafenarbeiten nöthige Betrag bewilligt. Da aber trotz alledem angesichts des Bedürfnisses einer kürzeren direkten Verbindung zwischen der Skandinavischen Halbinsel und Deutschland die Verwirklichung dieser Linie nur noch eine Frage der Zeit ist, ist es erklärlich, wenn man sich in Dänemark lebhaft mit der Sache beschäftigt. So widmete unlängst die Kopenhagener „Nationaltidende“ der Frage mehrere Artikel, in deren einem es u. a. hiess: „Die Frage, ob die Schwedische Hauptroute für Passagiere und Post über Kopenhagen oder über eine neue eventuelle Route Trelleborg-Sassnitz gehen soll, hat für uns ein nicht geringes Interesse. Nicht so sehr wegen der direkten Eisenbahneinnahmen, denn diese fallen nicht so sehr ins Gewicht, und es ist ungewiss, ob der durchgehende Verkehr sich eigentlich für die Eisenbahnen bezahlt macht, wie auch die Posteinnahmen ziemlich bedeutungslos sind, sondern deshalb, weil die Frage in ein solches Stadium getreten ist, dass sie die Form angenommen hat: Sollen wir Dänen fortfahrend an einer Hauptstrasse wohnen oder sollen wir an einen abgelegenen Winkel versetzt werden? Können wir fortfahrend hoffen, dass die Zukunft Kopenhagens durch dessen Lage als Centrum für die Wasser- und Landlinien in dieser Ecke Europas gesichert ist oder sollen wir ohne Anstrengungen zusehen, dass diese Linien weit vor unseren Thoren vorbei gezogen werden? Die Frage, ob die Reisenden von Norden nach Süden oder von Süden nach Norden künftig Kopenhagen passiren sollen oder nicht, hat für eine Handelsstadt wie Kopenhagen grosse Bedeutung. Es handelt sich nicht um den Touristenstrom — von diesem können wir nicht leben —, aber wenn die vielen Geschäftsleute, die jetzt Kopenhagen berühren und dort Anlass nehmen, neue Verbindungen anzuknüpfen oder alte zu erneuern, leichter oder ebenso leicht nach Berlin und Hamburg kommen können, so würden sie in vielen Fällen Kopenhagen unberührt lassen. Aber können wir die Schweden daran hindern, eine Linie Trelleborg-Sassnitz zu errichten? Nein, gewiss nicht, aber wir können die alten Linien über Kopenhagen so gut, so bequem gestalten, dass sie auch zukünftig und von der Mehrheit einer eventuellen Trelleborger Route vorgezogen werden.“ Mew.

Aus Mittelamerika.

Kolumbia (Panama).

Die am 21. Oktober 1894 gebildete „Compagnie nouvelle du canal de Panama“ hat ihren ersten bis zum 30. Juni 1895 reichenden Jahresbericht erstattet. Die Gesellschaft hat von einer verabredeten Summe von 8 250 000 Frcs. einen Betrag von 1 500 000 Frcs. baar an die Kolumbianische Regierung gezahlt; ausserdem hat sie dieser 50 000 voll eingezahlte Antheilscheine übergeben. Der Verwaltungsrath hat versucht, der Eisenbahn Colon-Panama einen leichten Zugang zum Stillen Meer zu sichern und zu diesem Zweck die Herstellung eines Hafens in tiefem Wasser an der Stelle, wo der Kanal ins Stille Meer ausmündet, prüfen lassen. Das bewegliche und unbewegliche Vermögen der Gesellschaft auf dem Isthmus sind in gutem

*) Die Verbindung zwischen Trelleborg und Sassnitz wird wahrscheinlich am 1. Mai 1897 ins Leben treten; bis dahin sollen die nöthigen Hafenarbeiten in Trelleborg und Sassnitz fertig sein. Die Redaktion.

Erhaltungszustand. Die Gesellschaft hat die Arbeiten am Durchstich des Kanals, der Schleusen erhalten wird, wieder aufgenommen: der grundsätzlich angenommene Plan nähert sich demjenigen, auf den sich die ältere Gesellschaft an letzter Stelle gestützt hatte und der im wesentlichen die Schaffung eines oder mehrerer grosser schiffbarer Seen vorsieht; man wird dadurch die Abraumarbeiten lediglich auf den Einschnitt von Culebra ermässigen. Mit Ausführung des geänderten Planes ist begonnen worden; 2000 Arbeiter, die in kurzem auf 3000 gebracht werden sollen, werden von der Gesellschaft beschäftigt. Der Verwaltungsrath ist von der Hauptversammlung ermächtigt worden, der Eisenbahngesellschaft die erforderlichen Vorschüsse für den Bau des Hafens la Boca zu machen.

Mexiko.

Die Mexican Southern Eisenbahn (228 Meilen) hatte in dem am 31. März beendeten Geschäftsjahr 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 49160 (47057) £, eine Ausgabe von 45728 (56712) £ und einen Ueberschuss von 3441 (— 9655) £. Trotz dieses Ueberschusses ergab sich nach Bestreitung der Lasten infolge der weiteren Entwerthung der Mexikanischen Münze ein Endverlust von 47905 (26539) £; die Zinsen der Silberschuldscheine der Regierung waren zur Deckung der verschiedenen Ausgaben nicht genügend. Jedenfalls sind die Ergebnisse ermuthigend und in Anbetracht der bemerkenswerthen Verbesserung der Betriebsbedingungen wird schon eine geringe Besserung des Wechselkurses der Gesellschaft gestatten, ihren Verpflichtungen nachzukommen.

Aus Südamerika.

Für die Herstellung einer Kabelbahn zur Verbindung von Bogotá mit dem Magdalenenstrom

ist von Seiten der Kolumbischen Regierung eine Konzession ertheilt worden. Zum Verständniss und zur Beurtheilung der Verkehrsanlage, die nach Pohlig'scher Bauart und ausschliesslich für die Güterbeförderung gedacht und veranschlagt ist, erscheint es nothwendig, mit einigen Worten auf die physikalischen und wirthschaftlichen Verhältnisse der Kolumbischen Republik einzugehen.

Kolumbien ist, wie viele andere Südamerikanische Republiken, ein Land latenter Reichthümer, doch geschieht zur Hebung der reichen Schätze, die das Land birgt, vorläufig nichts oder nur sehr wenig. Es fehlt dazu auch an den nöthigen Verkehrsmitteln. Die Eisenbahnen befinden sich in den ersten Anfängen; nur Bruchstücke von Schienenwegen sind aus den ersten Bedürfnissen heraus verwirklicht worden. Richtschnur für die Anlage der ersten Bahnen waren die vorhandenen Schifffahrtswege, der Magdalenenstrom und dessen grosser Nebenfluss, der Cauca. Ersterer trennt die östliche von der mittleren Andenkette, letzterer diese von der westlichen. Die Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau entgegen stellen, sind durch das Vorhandensein der drei Bergketten genugsam gekennzeichnet. Nur, wenn die Linien in nordsüdlicher Richtung geführt werden könnten, wären sie unter einigermaassen günstigen technischen Verhältnissen herzustellen. Das Vorhandensein der bedeutenden Wasserstrassen aber weist darauf hin, die Bahnen als Zubringer für diese auszubauen; der hiermit für die Bahnen gegebenen mehr ostwestlichen Richtung setzen aber die Haupt- und Seitenkämme der Anden ausserordentliche Hindernisse in den Weg.

Unter dem Mangel ausreichender Verbindungen mit den Schifffahrtswegen leidet in ganz besonderem Maasse auch die Kolumbische Hauptstadt Bogotá. Der Verkehr dorthin muss ebenso, wie nach den anderen Hauptcentren des Landes, wie Bucaramanga, Medellin, Manizales, Ocania vom Magdalenenstrom aus durch Maulthiere vermittelt werden, die mit ihren bis zu 150 kg schweren Lasten mühsam das Gebirge ersteigen. Die Menge der Güter, die jährlich über den Fluss gehen, beträgt etwa 50000 t. Seeschiffe können, da vor der Mündung des Magdalenenstroms eine Barre liegt, die nur ein seichtes Fahrwasser übrig lässt, nicht in den Fluss gelangen. Die Waaren müssen vielmehr umgeladen und von Flussdampfern etwa 1000 km stromaufwärts geführt werden. Der Strom ist schiffbar bis Honda, indessen nicht unmittelbar bis zu diesem am linken Flussufer gelegenen Orte, sondern nur bis zu den auf dem rechten Ufer 2,5 km unterhalb gelegenen Bodegas de Honda. Zwischen beiden Punkten befindet sich eine grosse Stromschnelle. Der grössere Theil der Schiffe legt sich aber wegen mehrerer kleiner Schnellen noch früher, bei Yegua auf dem linken Ufer vor Anker, wo die 26 km lange Doradabahn die Waaren aufnimmt und über Honda hinaus nach Arranca Plumas befördert, wo sie mittelst einer Fähre über den Fluss geschafft werden. Von Honda wie von Arranca Plumas geht ein kleiner Theil der Waaren nach dem oberen Magdalenenthale, der grössere Theil wird mit Maulthieren auf die Hochebene von Bogotá geführt.

Bogotá, die Hauptstadt des Landes mit 125000 Einwohnern, liegt 2640 m, der Ausschiffungsplatz bei Honda 200 m über dem Meeresspiegel und der Höhenunterschied beider Orte beträgt also 2440 m, ihre Entfernung dagegen nur 105 km. Bogotá liegt auf einer Hochebene, der Savanna, vermuthlich einem früheren See; der Rand der Savanna ist von einer niedrigen Erhöhung umsäumt, die an einer Stelle durchbrochen ist. Auf diesem Plateau ist in der Richtung nach dem Magdalenenstrome zu eine 40 km lange Bahn nach Facatativá geführt, von hier sind bis zum Rande des Plateaus noch 11 km und von da bis nach Honda schliesslich noch 54 km Gebirgsstrecken zurückzulegen. Der Weg führt nicht etwa in gleichmässiger Steigung — die etwa 1:21 betragen würde — zur Hochebene empor, der Hang ist vielmehr von häufigen Einsattelungen, in denen Wildbäche hinabstürzen, durchbrochen, die den Weg für die Maulthiere nur noch mehr erschweren. Hier ist mit einer gewöhnlichen Eisenbahn nicht durchzukommen. Auch verschiedene Versuche, auf anderem Wege von Bogotá aus an den Fluss zu gelangen, sind gescheitert, so auch der Versuch, dem schon viele Opfer gebracht sind, von Girardot aus mit einer Eisenbahn nach der Savanna vorzudringen.

Ein Deutscher, namens Vogt, hat nun die Frage aufgeworfen, ob man nicht auf andere Weise, mit Hilfe einer Kabelbahn, Bogotá vom Fluss aus zugänglich machen könne. Er dachte hierbei an die von Pohlig so bedeutend vervollkommneten Drahtseilbahnen, die in mehreren Ausführungen auch im Auslande Verwirklichung gefunden haben. Wie aus den Sitzungsberichten des Vereins für Eisenbahnkunde hervorgeht (Versammlung vom 13. Februar 1894), besteht u. a. eine 15,6 km lange, in 4 Theilstrecken erbaute derartige Hängebahn in Spanien zwischen Bedar und Garrucha. Eine kurze Strecke von 4,15 km Länge ist in Südafrika gebaut, die in Bezug auf Geländeschwierigkeiten alles bisher dagewesene übertrifft.

Vogt ist der Ansicht, dass eine derartige Bahn, welche in 11 Abschnitten betrieben werden würde, zur Ueberwindung der 54 km betragenden Entfernung vom Fluss bis zum Rande der Savanna in Anbetracht der Umstände das zweckmässigste Transportmittel sei. Dass sie technisch gut durchführbar ist und betrieben werden kann, ist fachmännischerseits bestätigt worden. Ihre Anlagekosten sind auf 2400000 ℳ berechnet, eine Summe, die freilich mit Rücksicht auf den zu bildenden Betriebsfonds und sonstige Unkosten auf rund 3 Millionen Mark abzurunden wäre. Für die Beförderung nach Bogotá kommen nach Vogt's Angaben in Betracht: Europäische Fabrikerzeugnisse aller Art, Lebensmittel, Wein, tropische Früchte, Zucker, Melasse, Reis, Tabak, Cigarren, Chemikalien, Maschinen; von Bogotá werden ausgeführt: Salz, Häute, Rum, Eisenwaaren von einem auf der Savanna gelegenen Hüttenwerk, pharmazeutische und landwirthschaftliche Produkte des gemässigten Klimas, ferner Bier aus der Kopp'schen Brauerei in Bogotá. Nach beiden Richtungen werden befördert: Kaffee, Kakao, Tabak, Cerealien, Kohlen, feinere Hölzer, Nüsse und Farbhölzer.

Die Art der Transportgegenstände erklärt sich aus den geographischen und wirthschaftlichen Verhältnissen von Bogotá und der Savanna. Bogotá hat keineswegs tropisches Klima; die mittlere Temperatur beträgt dort nur 14—15 ° C., es werden hier also nur Produkte des gemässigten Klimas erzeugt, während die die Savanna an 3 Seiten begrenzenden Abhänge und die tieferen Ländereien mit ergiebigen Kaffee- und Zuckerpflanzungen besetzt sind. Von der Savanna bis zum Magdalenenstrom sind alle Klimaten vertreten.

Die Transportkosten betragen nach den vorhandenen Angaben vom Magdalenenstrom bis zum Rande der Savanna gegenwärtig 120—200 ℳ für die Tonne. Die Kabelbahn darf, wie regierungsseitig zugestanden worden ist, während dreier Jahre die Hälfte des jetzt bezahlten mittleren Frachtsatzes, also zum mindesten 60 ℳ für die Tonne erheben. Da nach den angestellten Ermittelungen mindestens 16000 t jährlich über die Bahn gehen, so würde sich die jährliche Gesammteinnahme auf 960000 ℳ stellen. Abzüglich der zu 140000 ℳ angegebenen jährlichen Betriebskosten und einer 10 % Dividende von 300000 ℳ würde also schon anfangs ein Reingewinn von 520000 ℳ übrig bleiben, der mit der Verkehrszunahme von Jahr zu Jahr noch stiege; nach 5 Jahren soll freilich der Frachtsatz wiederum auf die Hälfte ermässigt werden. Für Materialien der Regierung soll beiläufig nur die Hälfte des festgesetzten Tarifs erhoben werden.

Gegenwärtig sucht man für die Kabelbahn auf Grund der unlängst ertheilten Konzession, deren Dauer auf 50 Jahre bemessen ist, das erforderliche Anlagekapital zu beschaffen. Mit regierungsseitigen Garantien ist, was angesichts der unsicheren Finanzlage aller Südamerikanischen Republiken nur vertrauenerweckend ist, die Konzession nicht behaftet.

Die Verhältnisse, unter denen die Kabelbahn verwirklicht werden soll, liegen nach dem angeführten nicht ungünstig. Das Anlagekapital erreicht im Vergleich mit

anderen überseeischen Unternehmungen keinen hohen Betrag, und die ganze Unternehmung steht im wesentlichen auf eigenen Füssen. Für den Fall, dass das Unternehmen auch bei inneren politischen Verwickelungen für ziemlich gesichert angesehen wird, könnte mit dem Zustandekommen desselben nicht allein dem Allgemeinwohl des Landes, sondern auch den Interessen der Geldgeber gedient sein. Km.

Verschiedenes.

Der Ostende (London)-Wiener Expresszug.

Infolge der Eröffnung der grossen Donaubrücke bei Tschernawoda verkehrt seit dem 12. November 1895 der Ostende (London)-Wiener Expresszug wöchentlich einmal bis Konstantza (Kustendje) im direkten Anschluss an den Rumänischen Staatsdampfer nach Konstantinopel, wodurch nicht nur die bisherige Fahrgeschwindigkeit zwischen London und Konstantinopel um 5,5 Stunden verkürzt, sondern auch eine Preisermässigung von etwa 100 Frcs. erzielt wird. Infolge einer Vereinbarung zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen ist weiter vom 1. Dezember 1895 ab der Ostende (London)-Wiener Expresszug wöchentlich einmal auch bis Triest durchgeführt und findet daselbst unmittelbaren Anschluss an den Dampfer des Oesterreichischen Lloyd nach Alexandrien. Es ist dadurch eine neue beschleunigte Verbindung zwischen London und Aegypten hergestellt, die auch für Deutschland von besonderem Interesse ist. Die Abfahrt von London erfolgt jeden Sonntag um 10 Uhr 5 Min. Vormittags über Dover-Ostende-Frankfurt a/M.-Wien, die Ankunft in Triest Dienstag um 8 Uhr 18 Min. Vormittags und in Alexandrien Sonnabend um 4 Uhr Nachmittags; in umgekehrter Richtung die Abfahrt von Alexandrien jeden Sonnabend um 9 Uhr Vormittags, von Triest Mittwoch um 6 Uhr Abends und die Ankunft in London Freitag um 4 Uhr 48 Min. Nachmittags (über Wien-Frankfurt a/M.-Ostende-Dover). Die zwischen Ostende und Triest verkehrenden Expresszüge sind aus Schlafwagen und einem Restaurationswagen zusammengestellt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Auf dem Titelblatte des Tarifes ist das Datum in der Anmerkung, betreffend die Gültigkeitsdauer der seitherigen Frachtsätze vom „15. Februar“ auf „1. März“ zu berichtigen, in der Zeile darunter die Seite „3“ auf Seite „4“, ferner auf Seite 4 unter Ziffer 3 der Stationsname „Wincheringen“ in „Winningen“ abzuändern.

München, im Januar 1896. (146)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Die in den Heften 5a und 9a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. September 1895 bezw. 1. September 1885 (Verkehr Belgische Häfen-Pfalz und Main-Neckarbahn) für die Artikel Talg und Thran enthaltenen Ausnahmesätze waren mit Geltung vom 14. bezw. 1. Oktober v. J. auf den Artikel Seife ausgedehnt worden. Diese Anordnung tritt für die bezeichneten beiden Tarife am 25. Februar d. J. ausser Geltung.

Strassburg, den 10. Januar 1896. (147)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit dem 15. Januar d. J. tritt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband vom 1. Januar d. J. der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die an der Bahnstrecke Rostock-Tribsees der Grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn belegenen Stationen und einzelne Berichtigungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 14. Januar 1896. (148)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Ausgabe neuer Tarifnachträge. Am 1. März d. J. treten die Nachträge VI zu den Heften 1 und 2 und die Nachträge V zu den Heften 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten geänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze für sämmtliche Klassen- und Ausnahmetarife (ausgenommen Ausnahmetarif 5a und b [Getreide, Kleie] und 6a und b [Holz]) im Verkehre zwischen Marchegg, Klein-Schwechat, Schwechat-Kledering, den in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfen, ferner Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau einerseits und Sächsischen Stationen andererseits. Weiter enthalten diese Nachträge Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengüter, die Artikel Heu und Stroh, Holz, Petroleum, Rohbenzin, Wolle, und schliesslich Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. Februar d. J. an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 15. Januar 1896. (149)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1896 gelangte für die Beförderung von besonders genannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Mainz und Mannheim B. B. und von da mittelst der Bahn nach Friedrichshafen, Station der Württb. Staatseisenbahnen, befördert werden, ein Transittarif in Kraft, über dessen Frachtsätze und Beförderungsbestimmungen die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Durch diesen Tarif werden die Transittarife im Main-Neckarbahn-Württb., Nassau-Württb. und Hessisch-Württb. Güterverkehr vom 1. Februar 1887, sowie die in den bezügl. Transittarifen mit der Grossh. Badischen Staatsbahn für die Bodenseeuferstation Friedrichshafen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Stuttgart, den 12. Januar 1896. (150)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 6 für rohe baumwollene Garne wird am 1. März d. J. aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte an finden für die Beförderung dieses Artikels lediglich die Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B Anwendung.

Dresden, am 13. Januar 1896. (151)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreich. Verband. Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1896 wird die Station Friedland K. F. N. B. mit direkten Frachtsätzen für Roheisen von Oberschlesischen Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 12A des Ostdeutsch-Oesterr. Verbandes Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 14. Januar 1896. (152)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz und Eisenschlacken etc. zum Hochofenbetrieb, sowie für Koks zum Hochofenbetrieb. Im vorbezeichneten Tarif treten am 25. d. Mts. ermässigte Frachtsätze für den Versand von Eisenerz und Eisenschlacken etc. von den Stationen Blankenburg am Harz der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, den Stationen Peitz-Forsthaus und Peitz-Stadt des Direktionsbezirks Halle und von Station Wasseralfingen der Württembergischen Staatsbahnen in Kraft. Am gleichen Tage wird ferner die Station Caternberg des Direktionsbezirks Essen für den Versand von Koks zum Hochofenbetrieb in den Tarif einbezogen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 14. Januar 1896. (153)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Vom 20. Januar 1896 ab wird die Station Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in die Steinkohlen-Ausnahmetarife Hefte I—VII mit den um 1 ₰ erhöhten Frachtsätzen der Station Zeche Gneisenau bei Derne aufgenommen.

Essen, den 13. Januar 1896. (154)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - Nordwest - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrags II zum Tarife Theil II, Heft 5. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Tarife Theil II Heft 5 (Ausnahmetarif für Zucker), gültig vom 1. Oktober 1892, der Nachtrag II zur Einführung.

Mit diesem Nachtrage wird die Reexpedition für Zuckersendungen im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg zugestanden.

Exemplare dieses Nachtrags können von den betheiligten Verwaltungen zu

dem Preise von 10 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 11. Januar 1896. (155)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits Tarif Theil I, Abtheilung A und B. Die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 21. Dezember 1895 auf Seite 2487 und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 101 vom 28. Dezember 1895 auf Seite VII (Anzeiger) erlassene Kundmachung bezüglich des vorbenannten Tarifs, Theil I, Abtheilung A und B, wird dahin abgeändert, dass derselbe nicht mit 1. Februar 1896, sondern erst mit 1. März 1896 in Wirksamkeit tritt.

Wien, im Januar 1896. (156)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens des Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. März d. J. erscheint für den Personenverkehr zwischen England und Belgien einerseits und Oberrheinischen Stationen über Köln andererseits ein neuer Tarif. Neben Ermässigungen gegenüber dem derzeitigen Tarif treten auch Erhöhungen ein, über welche die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I, 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Mainz, den 13. Januar 1896. (157)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 44. (ausserordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 21. Februar 1896 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereins I. Bezirk, Johannesgasse Nr. 4 stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Beschlussfassung über ein Uebereinkommen zwischen den K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der K. K. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits, betreffend den Ankauf der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat.

Eventuell 2. Beschlussfassung betreffs Ermächtigung des Verwaltungsraths zur Abänderung der gesellschaftlichen Statuten.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Freitag, den 7. Februar l. J., 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien, gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung, an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignations-Blankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Januar 1896. (158)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

5. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 5600 Tons Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 *M.* vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

Bietungstermin am 31. Januar 1896, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Januar 1896. (159)

Der Bahnchef.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von

3484 Stück Tragfedern,
6000 „ Kegelfedern nach Zeichnung Nr. 5259 und
3000 „ dergleichen nach Zeichnung Nr. 25202.

Die Lieferungsbedingungen mit Angebotsformular, sowie die Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 1,50 *M.* für den kompletten Satz zu beziehen; dieselben können aber auch dort, sowie bei den Bezirksmaschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Fr. eingesehen werden.

Die in verschlossenem Umschlage schriftlich abzugebenden Angebote sind getrennt für jede Federngattung mit der Aufschrift: „Angebot auf Federn" bis zum 28. Januar d. J., Abends 6 Uhr, hierher portofrei einzusenden und sollen am nächstfolgenden Tage, den 29. Januar, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Februar d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht nicht erhält, hat sein Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 11. Januar 1896. (160)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. Hoffmann.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 7. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Januar 1896.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu dem vom 1. Januar 1893 ab gültigen Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der VII. Nachtrag ausgegeben worden. Dieser Nachtrag, welcher mit dem 1. d. Mts. in Wirksamkeit getreten ist, liegt der heutigen Nummer bei.

Inhalt:

Billige Sonntagszüge zwischen Hamburg und Lübeck im Sommer 1895.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich.
Die Eröffnung des Preussischen Landtages: Aus d. Thronrede.
Der Preuss. Staatshaushaltsetat für 1896/97.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Eröffnung neuer Bahnlinien.
Zur Erleichterung des Besuches der Berliner Gewerbeausstellung.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Erweiterung des Bahnhofes Essen.
Hafen- und Uferordnung für Dresden.
Entwickelung der Kleinbahnen.
Provinziallandtag der Provinz Ostpreussen.
Kleinbahnprojekte.
Aus Afrika:
Französisches Senegalgebiet.
Kongostaat.
Angola.
Aus Südamerika:
Argentinien. Uruguay.
Brasilien.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 10/12. 95.)
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen

Billige Sonntagszüge zwischen Hamburg und Lübeck im Sommer 1895.

Zur Erleichterung des Besuchs der im Sommer 1895 in Lübeck veranstalteten Deutsch Nordischen Handels und Industrie-Ausstellung war neben sonstigen allgemeinen Fahrpreisermässigungen auch für den minder bemittelten Theil der Hamburger Bevölkerung ein besonders billiger, ausschliesslich aus ausgerüsteten Güterwagen zusammengesetzter Sonntagszug eingerichtet. Derselbe wurde vom 30. Juni bis Ende September jeden Sonntag Morgens 8 00 von Hamburg nach Lübeck und Abends 10^{15} von Lübeck zurück nach Hamburg befördert und durchfuhr die 63 km lange Strecke in 93 Minuten. Bei dem äusserst niedrigen Preise von nur 2 ℳ für Hin- und Rückfahrt und den mit 0,50 ℳ eingerechneten Eintritt in die Ausstellung erfreute sich der Zug einer ausserordentlichen Beliebtheit beim Publikum und ist an den 14 Sonntagen seines Bestehens von insgesammt 18 802 Personen benutzt worden. Eine Beschreibung der Wageneinrichtung und eine Mittheilung der getroffenen Betriebsmaassregeln dürfte deshalb von allgemeinem Interesse sein.

Es waren 40 bedeckte Güterwagen von 2,60 m Kastenbreite mit Militärbänken ausgerüstet, darunter 30 Wagen von 8,50 m (bei den 6 Bremswagen nur 8,20 m) Kastenlänge nach den umstehenden Abbildungen, und 10 Wagen von nur 6,68 m Kastenlänge in ähnlicher Weise mit Wegfall der mittleren Doppelbank. Die grösseren Wagen enthielten mithin 46, die kleineren 38, alle 40 Wagen 1 760 Sitzplätze. Die Bänke waren mit eisernen Winkeln am Wagenboden befestigt. Da die Bahnsteige in Hamburg und Lübeck auf der gleichen Zugseite liegen und der Zug unterwegs nicht anhielt, so konnte die eine Schiebethür fest geschlossen und die Mittelbank so gestellt werden, dass bei der anderen, zum Ein- und Aussteigen bestimmten Thür ein grösserer freier Raum im Innern des Wagens gewonnen wurde. Vor der letzteren Thür befanden sich 2 Trittbretter, deren oberes 0,14 m und das untere 0,275 m von der Wagenaussenwand vorsprang. Das untere Trittbrett lag 0,60 m, das obere 0,906 m über der Schienenoberkante Als Handgriff zum Ein- und Aussteigen war in der Mitte der Thüröffnung eine senkrechte Handstange und zu jeder Seite ein Bügel aus Rundeisen angebracht. Zur Abschwächung des Geräusches und der Stösse während der Fahrt war zwischen die Federbunde und die Achsbuchsen ein Gummi-

bufferring zwischen zwei zur Vergrösserung der Auflagerfläche dienenden Blechen eingelegt. Die Thüren waren gegen Klappern geschützt. An der beweglichen Thür war zur Verhütung freiwilligen Zufallens bei der Fahrt auf geneigten Strecken oder beim Bremsen und Anhalten des Zuges, wodurch leicht Verletzungen von Reisenden hätten entstehen können, eine Feststellvorrichtung so angebracht, dass die Thür nur verschoben werden konnte, wenn der herabklappbare Vorlegebaum (Bayerische Einrichtung) zurück- oder ganz hochgelegt war. Diese Vorrichtung war so konstruirt, dass sie an der inneren Thürseite auf eine mit Blech beschlagene Leiste drückte und die Thür in jeder beliebigen Stellung festhielt und zugleich ihr Klappern verhütete. Ausserdem war zwischen der hinteren Thürrolle und dem Thürrahmenstück ein kleiner eiserner, in einem länglichen Schlitz geführter Keil angebracht, welcher die Rolle beim Zuschieben der Thür festklemmte. Unter dem Vorlegebaum befand sich noch ein leicht bewegliches hölzernes Schiebegitter. In der der offenen Thür gegenüberliegenden Wagenwand waren 2 Fenster hergestellt, deren untere Hälfte fest, die obere zum Niederlassen eingerichtet war. Bei Dunkelheit dienten 3, lothrecht über den Lehnen der Doppelbänke angehängte Kugellaternen zur Erleuchtung. Die Innenwände der Wagen waren holzfarbig angestrichen. Die Kosten der Ausrüstung und Wiederabrüstung haben für jeden Wagen, bei reichlicher Verwendung von Altmaterial, ungefähr 70 ℳ, einschliesslich 51 % Generalkosten, betragen.

Der Zug war als „Sonntags-Sonderzug aus Militärwagen mit 1600 Plätzen“ öffentlich bekannt gemacht. Jeden Sonnabend Nachmittag fand ein Vorverkauf von Fahrkarten am Bahnhofsschalter statt. Die Nachfrage überstieg von Mitte Juli bis Ende August regelmässig die bekannt gemachte Platzzahl. Mehr als 1650 Fahrkarten wurden jedoch, zur Verhütung von Platzmangel und zu grossem Andrang, niemals ausgegeben. Die Zurückbleibenden wurden auf den 20 Minuten später fahrenden Personenzug mit höheren Fahrpreisen verwiesen. Im September verminderte sich die Personenzahl von Sonntag zu Sonntag und betrug am 29. September nur noch 627. Fahrpreisermässigungen für Kinder waren nicht gewährt; der Zug ist denn auch von Kindern fast gar nicht benutzt worden.

Die grösste Zugstärke war, den fürs Ein- und Aussteigen nutzbaren Geleislängen und der Zugkraft einer Normal-Güterzuglokomotive entsprechend, einschliesslich des Packwagens, zu 82 Achsen, die Grundgeschwindigkeit zu 45 km in der Stunde festgesetzt. Zur Begleitung diente, ausser dem Zugführer und den nöthigen Bremsern, für je 2 Wagen ein den Schaffnerdienst versehender Arbeiter, welcher in dem einen der ihm zugetheilten Wagen Platz zu nehmen, die Fahrkarten zu kontroliren und für Wahrung der Ordnung und Sicherheit zu sorgen hatte.

Das Ein- und Aussteigen der Reisenden vollzog sich stets in kürzester Zeit und selbst bei solchen Wagen, welche nicht am Bahnsteig hielten, mit vollkommener Sicherheit; die Entleerung des ganzen Zuges dauerte gewöhnlich 1½ bis 2 Minuten. Auch sind keinerlei andere Störungen oder Unfälle vorgekommen, oder Beschwerden über die getroffenen Einrichtungen geführt worden.

Lübeck, im Januar 1896. Textor.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 15. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Zala-Szt. Gróth-Balaton-Szt. György (42.30 km) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 64 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betr. den Antrag der Direktion der Torontaler Lokalbahnen-Aktiengesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 67 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 70 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 190 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des engeren Ausschusses zur Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, betreffend den Entwurf des neuen Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Eröffnung des Preussischen Landtages: Aus der Thronrede.

Der Preussische Landtag ist am 15. d. Mts. durch den Präsidenten des Staatsministeriums, Reichskanzler Fürsten zu Hohenlohe-Schillingsfürst, eröffnet worden. Der Allerhöchsten Botschaft entnehmen wir folgende das Eisenbahnwesen betreffende Stellen:

„Die Finanzen des Staats haben sich in dem abgeschlossenen, wie in dem laufenden Rechnungsjahre wesentlich günstiger gestaltet, als bei Aufstellung der Voranschläge anzunehmen war. Infolge unerwarteter Steigerung der Erträgnisse der Staatseisenbahnen und einzelner anderer Staatsbetriebe, sowie erhöhter Ueberweisungen aus den Einnahmen des Reichs hat die Rechnung des Jahres 1894/95 mit einem erheblich geringeren, als dem im Etat veranschlagten Fehlbetrage abgeschlossen; ein gleich günstiges Ergebniss darf für das laufende Jahr erwartet werden.

Auch der Entwurf des Staatshaushaltsetats für das Jahr 1896/97, welcher Ihnen alsbald zugehen wird, schliesst mit einem geringeren Fehlbetrage ab, als der Etat für das laufende Jahr. Insbesondere haben infolge des Aufschwungs des gewerblichen Lebens die Erträge der staatlichen Betriebsverwaltungen, namentlich der Eisenbahnverwaltung, höher veranschlagt werden können.

Die mit dem Beginn des laufenden Rechnungsjahres zur Einführung gelangte Neuordnung der staatlichen Eisenbahnverwaltung hat sich nach den bisherigen

Erfahrungen im allgemeinen bewährt und zu den günstigen Ergebnissen beigetragen.

Wegen Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes werden Ihnen auch in diesem Jahre Vorschläge zugehen, welche die Entwickelung mit Schienenverbindungen noch nicht bedachter Landestheile zu fördern bestimmt sind.“

Der Preussische Staatshaushaltsetat für 1896/97.

Für das Jahr vom 1. April 1896/97 sind die ordentlichen Einnahmen des Staats auf 1 924 118 169 ℳ, die Ausgaben im Ordinarium auf 1 859 561 591 ℳ, im Extraordinarium auf 79 696 578 ℳ, also die Ausgaben um 15 140 000 ℳ höher als die ordentlichen Einnahmen veranschlagt. Der Fehlbetrag muss durch Aufnahme einer Anleihe gedeckt werden, deren Betrag behufs Balanzirung des Staatshaushaltsetats in den Etat der allgemeinen Finanzverwaltung als ausserordentliche Einnahme eingestellt ist.

Gegenüber den Veranschlagungen für das laufende Etatsjahr ergeben diejenigen für 1896/97 bei den ordentlichen Einnahmen ein Mehr von 57 664 350 ℳ, bei den Ausgaben im Ordinarium ein Mehr von 21 067 166 ℳ, im Extraordinarium ein Mehr von 17 437 184 ℳ. Der Fehlbetrag für 1896/97 ist um 19 160 000 ℳ geringer als derjenige des laufenden Etats, welcher 34 300 000 ℳ beträgt. Dabei ist indessen zu berücksichtigen, dass der Etat für das laufende Jahr zur Feststellung gelangte, bevor die in diesen Etat in Uebereinstimmung mit dem Entwurf zum Reichshaushaltsetat für 1895/96 eingestellten Beträge an Matrikularbeitrag bezw. an Ueberweisungen vom Reich nach Maassgabe der bezüglichen Ansätze in dem festgestellten Reichshaushaltsetat hatten berichtigt werden können. Nach dem letzteren, jedoch bei Mitberücksichtigung der Nachtragsetats, ermässigte sich gegenüber dem Etatsentwurf der von Preussen zu zahlende Matrikularbeitrag um 10 893 852 ℳ, während sich die Ueberweisungen an Preussen aus den Reichseinnahmen um 2 780 620 ℳ erhöhten. Bei Berücksichtigung dieser Aenderungen würde der Fehlbetrag im laufenden Preussischen Etat nur 20 625 528 ℳ betragen haben und mithin der Etat für 1896/97 nur eine Ermässigung des Fehlbetrages um 5 485 528 ℳ aufweisen.

Bei den staatlichen Betriebsverwaltungen ist im Ordinarium ein Mehrüberschuss von 26 424 473 ℳ veranschlagt, welcher sich aus 29 971 078 ℳ Mehrüberschüssen und 3 546 605 ℳ Minderüberschüssen zusammensetzt.

Von den Mehrüberschüssen entfallen 28 617 251 ℳ auf die Eisenbahnverwaltung, deren Einnahmen um 42 037 974 ℳ höher veranschlagt sind, insbesondere um 18 300 000 ℳ bei dem Personen- und um 18 562 000 ℳ bei dem Güterverkehr, während an dauernden Ausgaben 13 420 723 ℳ mehr angesetzt sind.

Von den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben entfallen auf die Betriebsverwaltungen 44 237 300 ℳ, darunter 40 692 000 ℳ auf die Eisenbahnverwaltung, auf die eigentlichen Staatsverwaltungen 35 459 278 ℳ

In dem Staatshaushaltsetat für 1896/97 finden sich wieder erhebliche Posten, die besondere Bedeutung für die Stadt Berlin haben. So ist für den Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn als erste Rate die Summe von 1 000 000 ℳ eingestellt. Die dortigen Anlagen erweisen sich für den stetig wachsenden Verkehr immer mehr als unzureichend. Von 1890/91 bis 1893/94 ist die Zahl der auf den östlichen Vorortstrecken beförderten Personen von 7 260 000 auf 12 340 000 gestiegen. Während im Jahre 1884 noch 46 Züge täglich für den regelmässigen Vorortverkehr genügten, waren dafür im Jahre 1894 schon 102 Züge erforderlich. Einschliesslich der Fernzüge verkehren täglich auf der von den östlichen Bahnen gemeinschaftlich benutzten zweigeleisigen Strecke 152 regelmässige Züge. Es wird nun beabsichtigt, die östliche Zugbildungsstation für Stadtzüge vom Schlesischen Bahnhof nach Lichtenberg-Friedrichsfelde zu verlegen und die Stadtgeleise bis dahin zu verlängern. Dadurch wird der Schlesische Bahnhof für den Stadtverkehr zur Durchgangsstation, sodass für diesen Verkehr künftig dort ein Bahnsteig genügt. Der jetzt vorhandene zweite Bahnsteig für den Stadtverkehr soll zu der erforderlichen Vermehrung der Anlagen für den Fern- und Vorortverkehr verwendet werden, so dass diesem dann künftig 3 Bahnsteige mit je 2 Geleisen zur Verfügung stehen. Zur Beseitigung von Geleiskreuzungen soll ein neues Geleispaar für die Ostbahn hergestellt werden, welches östlich von Rummelsburg aus der Schlesischen Bahn abzweigt und östlich von Lichtenberg-Friedrichsfelde in die Ostbahn einmündet. Die Gesammtkosten dieser wichtigen Umgestaltung des Schlesischen Bahnhofes und der Zuführungslinie der Ostbahn und der Schlesischen Bahn sind einschliesslich der Kosten der Unterführung der Boxhagen-Rummelsburger Chaussee auf 8 800 000 ℳ veranschlagt. Zur Anlage eines Haltepunktes der Berliner Ringbahn zwischen Wilmersdorf, Friedenau und Schöneberg werden 216 000 ℳ verlangt. Der Haltepunkt soll zur Befriedigung eines schon seit Jahren hervorgetretenen und durch die fortschreitende Bebauung Schönebergs gesteigerten öffentlichen Verkehrsbedürfnisses etwa in der Mitte zwischen den Stationen Wilmersdorf-Friedenau und Schöneberg hergestellt werden. Für die Erweiterung des Stettiner Bahnhofes, deren Gesammtkosten 8 850 000 ℳ betragen, wird in diesem Jahre die Summe von 3 000 000 ℳ verlangt. Im Laufe des Etatsjahres werden voraussichtlich die Anschlussstrecken für den Personenverkehr zwischen der Berliner Ringbahn und der Berlin-Görlitzer Bahn, sowie für den Güterverkehr zwischen Rixdorf und Niederschöneweide-Johannisthal dem Betrieb übergeben werden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Königsberg. Am 25. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Osterode Ostpr.-Hohenstein Ostpr. zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde gelegene Haltestelle Steffenswalde auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Der an der Bahnstrecke Trier-Coblenz zwischen Hatzenport und Cattenes gelegene Haltepunkt Loef wird am 1. Februar d. J. für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Badische Staatseisenbahnen. Am 2. d. Mts. ist zwischen Buchholz als Hilfsstation und Denzlingen als Güterstation ein beschränkter Stückgutverkehr eingerichtet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der im Direktionsbezirk Hannover an der Bahnstrecke Hildesheim-Goslar belegene Bahnhof Düngen führt fortan die Bezeichnung „Grossdüngen“ und die Stationen Petershausen und Pfaffenhofen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zur Unterscheidung von gleichnamigen anderen Orten in den Gütertarifen die Bezeichnungen „Petershausen i. Bayern“ und „Pfaffenhofen an der Ilm“.

Preussische Staatseisenbahnen.

Eröffnung neuer Bahnlinien.

Im Etatsjahre 1896/97 sollen folgende Eisenbahnstrecken dem Betriebe übergeben werden: im Bezirke der Eisenbahndirektion Breslau: die Breslauer Güterzugs-Verbindungsbahn nebst Anschlüssen nach Mittelwalde, Zobten und Mochbern mit einer Länge von 17,17 km, Jauer-Rohnstock 14,30 km; Bromberg: Rogasen-Hallberg 25,59 km, Dratzig-Krutsch 24,70 km; Cassel: Wolfhagen-Volkmarsen 10,90 km; Danzig: Gramenz-Bublitz 20,50 km; Elberfeld: Remscheid-Menninghausen 2,20 km, Solingen-Süd-Remscheid 11,54 km, Vohwinkel-Elberfeld-Varresbeck 3,38 km; Erfurt: Georgenthal-Friedrichroda 10,30 km; Essen a. R.: die Verbindungsbahn bei Heissen II 0,90 km; Frankfurt am Main: Osberghausen-Wiehl 9,00 km; Hannover: Schieder Blomberg 6,40 km, Lemgo-Barntrup 18,00 km, Walsrode-Soltau 25,90 km; Magdeburg: Blumenberg-Schönebeck 25,30 km; Posen: Meseritz-Schwerin a. W. 18,50 km, insgesammt 251,01 km.

Zur Erleichterung des Besuches der Berliner Gewerbeausstellung

werden während der Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober d. J. auf den sämmtlichen Stationen der Preussischen Staatsbahnen mit Ausnahme des Gebietes des Berliner Vorortverkehrs an noch bekannt zu machenden Tagen wöchentlich einmal, auf verkehrsreichen Linien wöchentlich zweimal — sofern nicht etwa ein durch besondere Veranlassungen zu gewärtigender Massenverkehr eine Unterbrechung bedingt — Sonder-Rückfahrkarten I. bis III. Klasse mit 10tägiger Geltungsdauer zum Preise einfacher Fahrkarten (für Schnellzugstrecken Schnellzugsatz, für Personenzugstrecken Personenzugsatz) und mit Anspruch auf 25 kg Freigepäck ausgegeben werden. Zur Benutzung werden alle fahrplanmässigen Züge zugelassen, mit der Maassgabe, dass bei D-Zügen die tarifmässige Platzgebühr zuzuzahlen ist. Sollte bei eintretendem Massenverkehr die Benutzung einzelner Schnellzüge zu Betriebserschwernissen führen, so wird der Ausschluss dieser Schnellzüge von der erwähnten Vergünstigung rechtzeitig bekannt gemacht werden. Für Kinder bis zu 10 Jahren werden die üblichen Fahrpreiserleichterungen gewährt. Im übrigen ist bei Bedarf die Ablassung von Ausstellungs-Sonderzügen in Aussicht genommen, zu denen die bezeichneten Rückfahrkarten Geltung erhalten.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

In der am 18. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, eine Nebenbahn von Colberg nach Cöslin zu erbauen und das erforderliche Baukapital von 1 700 000 ℳ durch Ausgabe neuer Stammaktien

zu beschaffen, bezüglich deren der Aufsichtsrath ermächtigt wurde, mit der Berliner Handelsgesellschaft auf Grund einer von dieser genehmigten Offerte in Verhandlung zu treten

Erweiterung des Bahnhofes Essen.

In den Bahnhof Essen (B. M.) werden täglich 160 Züge, einschliesslich 57 Personenzüge, aber ausschliesslich der leerfahrenden Maschinen und Sonderzüge, eingeführt. Die Zahl der jährlich zu- und abgehenden Reisenden ist zu einer Million angewachsen. Für die Bewältigung eines derartigen Verkehrs reichen die Einrichtungen des genannten Bahnhofes nicht mehr aus. Die Beseitigung der bestehenden Missstände, die geboten ist, kann nur durch eine Hebung der Hauptttheile des Bahnhofes um rund 3,7 m und eine durchgreifende Aenderung der Einrichtungen des Personen- und Güterverkehrs erreicht werden. Durch die Hebung ist auch die Beseitigung des Planüberganges und der Bau einer Unterführung der Kettwiger Strasse und des noch von den beiden Witten-Duisburger Hauptgeleisen in Schienenhöhe gekreuzten Theiles der Steeler Strasse bedingt. Mit Rücksicht auf die Vortheile, welche hieraus für den Verkehr auf diesen Strassen, wie überhaupt für die Gestalt des Strassennetzes der Stadt Essen erwachsen, ist die Ausführung davon abhängig, dass die genannte Stadt sich verpflichtet, zu den Baukosten einen Zuschuss von 400 000 *M.* zu leisten, und zwar 200 000 *M.* in Baar und im übrigen durch Hergabe eines Baugeländes im Werthe von 200 000 *M.* Von den Gesammtkosten des Baues, welche zu 5 300 000 *M.* berechnet sind, ist für 1896/97 eine erste Rate von 800 000 *M.* vorgesehen.

Hafen- und Uferordnung für Dresden.

Am 1. März d. J. tritt eine neue von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Königlichen Zoll- und Steuerdirektion und der Königlichen Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt erlassene Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie für die eisenbahnfiskalischen Elbumschlagsplätze in Dresden in Kraft.

Abdrücke sind durch die Hafen- und Ufermeister zu beziehen.

Entwickelung der Kleinbahnen.

Eine in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" veröffentlichte Nachweisung der vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 und der seit demselben bis zum 1. Oktober 1895 genehmigten Kleinbahnen zeigt, dass sich in dem dreijährigen Zeitraume der Geltung jenes Gesetzes die Zahl der Kleinbahnen mehr als verdoppelt hat. Sie ist von 67 auf 150 Unternehmungen dieser Art, also um nahezu 125 % gestiegen. Aber nicht blos die Zahl der Bahnunternehmungen hat sich im Vergleich zu der vorhergehenden Periode erheblich stärker vermehrt, auch in der Art zeigten sich erhebliche Veränderungen. Der Betrieb mit Pferden, welcher unter den vor dem 1. Oktober 1892 entstandenen Bahnen noch erheblich überwiegt, spielt bei den seit jenem Zeitpunkte ausgeführten und in der Ausführung begriffenen Kleinbahnen so gut wie keine Rolle mehr. Während von den alten Bahnen noch 43 oder nahezu ²/₃ mit Pferden betrieben wurden, sind, abgesehen von einigen neuen Linien bestehender Pferdebahnen, in jenen drei Jahren unter 83 neuen Bahnen nur 3 Pferdebahnen neu entstanden. Auch von diesen ist eine, die Spandauer Pferdebahn, zur demnächstigen Vereinigung mit einer durch Elektrizität betriebenen Bahn bestimmt. Da überdies ein Theil der älteren Pferdebahnen theils bereits in Umwandelung zu elektrischen Bahnen begriffen, theils dazu bestimmt ist, so darf angenommen werden, dass die Aera des überwiegenden Pferdebahnbetriebs abgeschlossen ist. Ein zweites charakteristisches Moment der neueren Entwickelung der Kleinbahnen liegt in dem zunehmenden Uebergang von dem der reinen Personenbeförderung, namentlich in den Städten und deren Umgebung, sowie dem Reise- und Badeverkehr gewidmeten Unternehmungen zu solchen Bahnen, welche den Verkehr von Personen und Gütern von Ort zu Ort im Interesse von Handel, Industrie und Landwirthschaft zu vermitteln bestimmt sind. Bis zum 1. Oktober 1892 waren nur sieben industrielle und vier landwirthschaftliche Bahnen im Betriebe. Seitdem hat sich die Zahl der ersteren auf 19, die der letzteren auf 38 vermehrt.

Während diese Bahnen vor dem 1. Oktober 1892 nur 16 % der Gesammtzahl ausmachten, betragen die in den drei folgenden Jahren genehmigten Bahnen dieser Art mit 46 von 83 beträchtlich mehr als die Hälfte der Gesammtzahl. Von den industriellen Kleinbahnen kommt der Löwenantheil mit 9 von im ganzen 19 auf die Rheinprovinz, von den landwirthschaftlichen Bahnen mit 15 von 38 auf Pommern. Die Ursache der letzteren Erscheinung ist in der sehr intensiven Förderung des Kleinbahnbaues seitens der Provinz Pommern und der Wirksamkeit einer technisch und finanziell sehr leistungsfähigen Unternehmerfirma in Stettin zu suchen. Letztere tritt bei den meisten in Pommern neu entstandenen Kleinbahnen nicht nur als Bau- und Betriebsunternehmer auf, sondern betheiligt sich auch im Verein mit der Provinz, den Kreisen und Einzelinteressenten an der Aufbringung des Baukapitals.

Der Provinziallandtag der Provinz Ostpreussen

ist am 17. d. Mts. eröffnet worden. Aus der Eröffnungsrede des Ober-Präsidenten Grafen von Bismarck entnehmen wir nachstehende Stelle:

In der Entwickelung des Kleinbahnwesens ist die Provinz bisher leider hinter den anderen Provinzen erheblich zurückgeblieben. Nachdem nunmehr auf dem Wege der Gesetzgebung die Möglichkeit geschaffen ist, dass auch staatlicherseits für Kleinbahnunternehmungen Unterstützungen gewährt werden, hat der Provinzialausschuss auf Grund der gemachten Erfahrungen sich der Nothwendigkeit nicht entziehen können, Ihnen Vorschläge wegen Erweiterung der bisher gefassten Beschlüsse über die Form der Unterstützung des Kleinbahnwesens zu unterbreiten und damit diesen wichtigen Fortschritt auf dem Gebiete des Verkehrswesens auch für unsere Provinz nutzbarer zu machen, als dies bisher der Fall gewesen ist.

Kleinbahnprojekte.

Die Ingenieure J. Heuser und A. Schrader in Köln haben die Genehmigung zum Bau einer mit Dampfkraft zu betreibenden Kleinbahn mit 1 m Spurweite von Bendorf a/Rh. über Mühlhofen, Sayn, Isenburg, Kausen, Breitenau, Deesen, Ellenhausen, Selters, Maxsayn und Freilingen nach Wölferlingen nachgesucht. Die Bahn würde mit zwei Anschlüssen in Bendorf nach dem Staatsbahnhof Bendorf und in Wölferlingen nach dem dortigen Trachytbruche 36,5 km lang sein.

Vom Kreise Düren ist die Herstellung folgender schmalspuriger Kleinbahnen geplant:

a) Zülpich-Nörvenich-Eschweiler über Feld;
b) Blatzheim-Holzheim-Eschweiler über Feld-Düren mit Anschluss an den Güterbahnhof der Staatseisenbahn und mit einer Abzweigung nach Arnoldsweiler;
c) Düren-Birkesdorf-Hoven-Merken-Pier-Inden;
d) Linzenich-Bürvenich-Wollersheim-Vlatten.

Aus Afrika.

Französisches Senegalgebiet.

Der Präsident des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Dakar-Saint Louis hat an den Kolonialminister ein Schreiben gerichtet, um gegen die Angriffe, deren Gegenstand die Gesellschaft bei Berathung des Finanzgesetzes war, Verwahrung einzulegen. Er erklärt besonders, dass das ursprüngliche Anlagekapital nicht auf 13 000 000, sondern auf 17 680 000 Frcs. festgesetzt war; heute kostet die Eisenbahn Dakar-Saint Louis auf Grund der Verbesserungen, welche über die vom Bedingnissheft auferlegten Verpflichtungen hinaus ausgeführt wurden, etwa 19,5 Millionen, also weniger als 78 000 Frcs. für 1 km, wie es die Berichte der Finanzinspektion feststellen. In diesen Betrag sind etwa 1 200 000 Frcs., also 4 500 Frcs. für 1 km, für Vermehrung von Betriebsmitteln einbegriffen; denn der Verkehr ist in solchem Maasse angewachsen, dass sich die Einnahmen in 10 Jahren mehr als verdoppelt haben. Aber selbst wenn man das vom Berichterstatter des Kolonialhaushalts angewandte Verfahren annehmen und die allmählichen Betriebsfehlbeträge den Anlagekosten der Bahn zuschreiben wollte, würde man immer nur eine Summe von noch nicht 33 Millionen und nicht 40 Millionen erhalten.

Kongostaat.

Dem am 16. Dezember 1895 erstatteten Jahresbericht der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe entnehmen wir über den Stand der Kongobahn folgendes: Die Vollendung der Bahn ist nur noch eine Zeit- und Geldfrage, die ebenso genau wie für jedes andere Eisenbahnunternehmen veranschlagt werden kann; die Bauausgaben gehen mehr und mehr herab und nähern sich beständig den in den Anschlägen angegebenen Ziffern. Die gegenwärtige Bauzeit wird noch erfolgreicher sein, denn in den letzten Monaten der Trockenheit ist der Bau derart vorgerückt, dass man auf einen durchschnittlichen Fortschritt von 100 km im Jahre rechnen kann. Nach den letzten Nachrichten waren die Schienen bis Kilometer 132 gelegt und werden Kimpesse voraussichtlich Mitte Februar d. J. erreichen; Kimpesse ist der Mittelpunkt für die Anwerbung von Trägern und der Gabelpunkt der Strassen nach dem Stanley Pool und dem Kwango. Sobald Güter und Reisende nach diesem Punkt befördert werden können, wird die ganze Kundschaft, auf welche die Eisenbahn rechnen kann, erworben sein. Schon jetzt sind der Verkehr und die Einnahmen in solchem Maasse gestiegen, wie es niemals erwartet wurde; für die einzelnen Monate des Jahres 1895 betrugen die Einnahmen im Januar

15 255,55 Frcs., Februar 10 348,51 Frcs., März 11 499,30 Frcs., April 9 194,10 Frcs., Mai 12 102,90 Frcs., Juni 38 200,35 Frcs., Juli 70 484,05 Frcs., August 71 417,85 Frcs., September 73 486,45 Frcs. und im Oktober 94 000 Frcs. Nach Eröffnung der Bahn bis Kilometer 80 hatte man eine durchschnittliche kilometrische Jahreseinnahme von 10 000 Frcs. erwartet; die Einnahmen im Juli, August und September würden aber bereits eine solche von 10 800 Frcs. und diejenigen des Oktober bereits eine solche von fast 14 000 Frcs. ergeben. Sobald aber die Bahn Kimpesse erreicht hat, wird diese Ziffer bedeutend überschritten werden.

Der am 28. Mai 1894 zwischen der Belgischen Regierung und der Kongo-Eisenbahngesellschaft geschlossene Vertrag, betreffend Uebernahme von 10 Millionen Francs Antheilscheinen durch den Belgischen Staat, ist noch immer in der Schwebe, obwohl er bereits zweimal den Kammern zur Genehmigung vorgelegt wurde. Die Gesellschaft hat daher die Banken, welche ihr ein hypothekarisches Darlehen von 5 Millionen Francs bewilligt hatten, veranlasst, den Verfalltag auf den 30. November 1896 hinauszuschieben. Ausserdem hat sich die Belgische Regierung von den Kammern (am 26., 27. und 28. Juni 1895) ermächtigen lassen, der Eisenbahngesellschaft eine Summe von 5 Millionen vorzustrecken, was die Weiterführung des Baues bis zum Kwiluflusse (Kilometer 149) gestattet. Zugleich wurde von der Belgischen Regierung eine technische Abordnung von Oberbeamten der Belgischen Staatsbahn damit betraut, die Kongobahn eingehend zu untersuchen und einen Bericht darüber zu erstatten; diese Abordnung ist zurückgekehrt und ihr Bericht wird bald die Irrthümer der Abgeordneten zerstören.

Angola.

Nach dem Hauptversammlungsbericht vom 11. November 1895 hatte die Königlich Portugiesische Afrika-Ueberlandbahngesellschaft am 30. Juni 1895 300 km im Betriebe; davon war die Strecke von Kilometer 261 bis 280 am 29. Juli 1894, von Kilometer 281 bis 287 am 28. September 1894 und von Kilometer 288 bis 300 am 9. Juni 1895 dem Betriebe übergeben worden. Diese letzten 13 km hätten schon Ende Dezember 1894 eröffnet werden können, wenn nicht wolkenbruchartige Regengüsse, sowie der grosse Güterverkehr zwischen Loanda und Canhoca (Kilometer 287), welcher die Heranschaffung von Material schwierig machte, die Legung der Geleise behindert hätten. Die Station Canhoca, der Mittelpunkt und das Herz von Cazengo, nach dem der grosse Verkehr des Innern im Verein mit den landwirthschaftlichen Erzeugnissen von Cazengo und Colungo zusammenströmt, hat zur Gründung einer bedeutenden Ortschaft und demnach zu einer Verkehrsvermehrung Veranlassung gegeben, die gerade in der Regenzeit schwer zu befriedigen war. Gegenwärtig wird an der achten Strecke (Kilometer 300 bis 340) gearbeitet, davon ist besonders die Strecke von Kilometer 309 bis 316 sehr schwierig. Der Direktor der Gesellschaft in Loanda, Oberst Arnaldo de Novaes Guesdes Rebello, erwartet eine Verminderung der Unterhaltungskosten durch Ausnutzung der der Gesellschaft überwiesenen Forsten für die Schwellenanfertigung. Der Marineminister hat das Gutachten der Gesellschaft über eine Verlängerung ihrer Linie von Ambaca nach Malange, sowie über den Bau einer Zweigbahn von Villa do Dondo, wo vor einigen Monaten ein Aufstand ausgebrochen war, eingeholt; die Gesellschaft hat sich namentlich für die Verlängerung befürwortend ausgesprochen.

Das Jahr 1894 war das erste Jahr seit Beginn des Bahnbaues, das keinen Mehrertrag der Zolleinnahmen brachte; denn die Zölle ergaben 1894 von einem Waarenwerthe von 5 653 735,708 Mlrs. nur eine Einnahme von 813 043 074 Mlrs., während sie 1893 von einem Werthe von 5 642 598,161 Mlrs. bereits 826 294,104 Mlrs. eingebracht hatten; aber auch die geringere Ziffer des Jahres 1894 wird erst ins rechte Licht gerückt, wenn man erfährt, dass im Jahre 1886, dem Jahre des Baubeginns, von einem Waarenwerthe von 1 674 000 Mlrs. nur 217 000 Mlrs. an Zöllen einkamen.

Die Einnahmen der Eisenbahn stiegen von 17 000 Mlrs. im Jahre 1889/90 auf 35 000 Mlrs. 1890/91, 62 000 Mlrs. 1891/92, 97 000 Mlrs. 1892/93, 120 000 Mlrs. 1893/94 und auf 164 000 Mlrs. 1894/95; einen richtigen Vergleich bietet indessen nur die kilometrische Betriebseinnahme, die 1890/91 = 254,270 Mlrs., 1891/92 = 332,836 Mlrs., 1892/93 = 432,009 Mlrs., 1893/94 = 476,678 Mlrs. und 1894/95 = 577,972 Mlrs. betrug. Im Jahre 1894/95 wurden 2 648 Personen in erster, 976 in zweiter und 49 394 in dritter Klasse, also im ganzen 53 018 Reisende befördert; ferner 636,148 t Gepäck und Eilgut, 197 Stück Vieh als Eilfracht, 13 228,919 t Frachtgut und 2 819 Stück Vieh als Frachtgut. Die Einnahmen beliefen sich auf 42 866,610 Mlrs. aus dem Personenverkehr, auf 10 002,760 Mlrs. für Gepäck und Eilgut und auf 111 755,110 Mlrs. für Frachtgut, im ganzen also auf 164 624,480 Mlrs.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Der Minister des Innern hat über die nun schon so lange schwebende Frage der Zinsengewähr nach vielen Verhandlungen mit sieben der Haupt-Eisenbahngesellschaften ein Einvernehmen erzielt und auf Grund dessen dem Kongress einen vom Senat bereits angenommenen Gesetzentwurf vorgelegt, dessen Hauptbestimmungen folgende sind: 1. Die Buenos Ayres and Pacific Eisenbahn erhält 1 000 000 Piaster Gold und verzichtet auf die Zinsengewähr sowohl bezüglich der Zukunft, als aus der Vergangenheit; ausserdem wird die Gesellschaft von der Konzessionsbestimmung entlastet, nach der sie die Zinsgewährvorschüsse an die Regierung zurückzuzahlen gehabt hätte, sobald die Bahn eine Verzinsung über 6 % ergeben würde. 2. Die San Cristobal-Tucuman Eisenbahn (650 km) wird um den Preis von 16 000 Piaster Gold für 1 km verstaatlicht; ausserdem sind der Gesellschaft 1 700 000 Piaster Gold für Rückstände zu zahlen. 3. Der Argentine North Eastern Eisenbahn zahlt die Regierung für Rückstände, sowie als Entschädigung für den Verzicht auf die künftige Zinsengewähr 11 500 000 Piaster Gold, eine Summe, die zurückzuzahlen ist, sobald die Bahn eine Verzinsung von mehr als 6 % ergibt; die Gesellschaft verpflichtet sich, in drei Jahren 334 km neuer Bahnen zu bauen, nämlich von Mercedes nach Saladas und von Libres nach Santo Tomé. 4. Die Bahia Blanca and North Western Eisenbahn erhält als Entschädigung für Rückstände, sowie für den Verzicht auf die künftige Zinsengewähr 2 292 000 Piaster Gold und wird zugleich von der Rückzahlungspflicht bezüglich der erhaltenen Zinsgewährvorschüsse entbunden; dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft in 6 Monaten die Verlängerung nach General Acha (42 km) und in 18 Monaten diejenige nach Santa Rosa de Toay (94 km) zu bauen. 5. Die East Argentine Eisenbahn (Concordia-Monte Caseros) erhält 3 780 000 P. G. Entschädigung für Rückstände und für den Verzicht auf die künftige Zinsengewähr, hat diese Summe aber zurückzuzahlen, wenn die Bahn mehr als 6 % Verzinsung ergibt. 6. Die Villa Maria-Rufino Eisenbahn erhält für Rückstände und Verzicht auf künftige Zinsengewähr eine Summe von 1 990 000 P. G., die nicht zurückzuzahlen ist. 7. Die Argentine North Western Eisenbahn (Villa Mercedes - la Rioja = 95 km) wird um den Preis von 19 500 P. G. für 1 km, also im ganzen 1 852 500 P. G. verstaatlicht. Diese verschiedenen Zahlungen belaufen sich im ganzen auf 35 414 700 P. G. Mit drei Gesellschaften ist noch kein Einvernehmen erzielt worden; es sind dies a) die Transandin Eisenbahn, welche die Ermässigung der versprochenen Zinsengewähr vorzieht und deren Betrag auch ferner in Silber beziehen will; denn sie hat eine bestimmte Summe zur Fortsetzung des Baues, der übrigens bald vollendet sein wird, nöthig; b) die Great Western Eisenbahn verlangt 3 000 000 P. G. ohne Rückzahlungspflicht, doch erscheint diese Summe der Regierung zu hoch; c) bezüglich der Central-Cordoba Eisenbahn sind die Betriebsergebnisse noch nicht geprüft. Die Regierung ist der Ansicht, dass 44 000 000 P. G., also zu 4,5 % kapitalisirt, eine jährliche Rente von 1 980 000 P. G. genügend sein wird, um sämmtliche Gesellschaften für den Verzicht auf die Zinsengewähr oder für die Verstaatlichung ihrer Linien zu entschädigen. Der Finanzminister beabsichtigt indessen eine Anleihe von 50 000 000 P. G. aufzunehmen, um aus dem Ueberschuss noch die Eisenbahn nach Bolivia fertigstellen und ausrüsten zu können.

Die Buenos Ayres and Pacific Eisenbahn (426 Meilen) hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 4 679 454 (4 235 128) P., eine Ausgabe von 2 662 186 (2 509 715) P. und einen Ueberschuss von 2 017 268 (1 725 413) P. Nach Befriedigung der Schuldverschreibungen ersten Ranges und anderer Lasten verblieben 32 686 (14 023) £, von denen an die Schuldverschreibungen zweiten Ranges 2 £ 9 sh. 6 d. (1 £ 1 sh. 3 d.) % vertheilt und 123 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Argentine North Eastern Eisenbahn hatte im Jahre 1894 (1893) eine Einnahme von 278 255 (229 906) P. Papier, eine Ausgabe von 452 251 (425 903) P. P. und einen Fehlbetrag von 9 738 (12 033) £; von dem seitens der Regierung für vorläufige Zinsengewährzahlungen bereitgestellten Betrage entfielen auf die Nordostbahn 32 000 (25 000) £. Davon sind die drei ersten Theilzahlungen im Gesammtbetrage von 25 000 £ geleistet.

Die Buenos Ayres and Ensenada Port Eisenbahn (53 Meilen) hatte im ersten Halbjahre 1895 (I 1894) eine Einnahme von 87 521 (74 642) £, eine Ausgabe von 48 146 (46 518) £ und einen Ueberschuss von 39 375 £. Dazu kamen 1 300 £ verschiedene Einnahmen; es gingen aber 12 085 £ für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie 11 897 £ verschiedene Ausgaben ab, so dass der Reinertrag auf 16 693 £ ermässigt wurde.

Die Entre Rios Eisenbahn (380 Meilen) hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 66 627 (70 736) £

eine Ausgabe von 56 588 (55 911) £ und einen Ueberschuss von 10 039 (14 825) £, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre, durch Zinsen und verschiedene Einnahmen auf 23 104 £ erhöhte; die Vorzugsantheilscheine erhielten davon im ganzen 1,25 (2) % Gewinn. Der Rückgang der Einnahmen wurde durch die schlechte Ernte, sowie durch das Aufhören der Viehsendungen, nachdem die Brasilianischen Häfen aus Cholerafurcht für getrocknetes Fleisch aus Argentinien geschlossen waren, veranlasst; andererseits stiegen die Bahnunterhaltungsausgaben ganz beträchtlich. Endlich stellten die 289 900 £ Provinzialschuldverschreibungen von Entre Rios, die im Vorjahre 8 508 £ Zinsen ergaben, bis zur endgültigen Regelung der Beziehungen zwischen der Provinz und ihren Gläubigern die Zinszahlung ganz ein.

Uruguay.

Die Central Uruguay Eisenbahn (271 Meilen) hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 327 258 (309 232) £, eine Ausgabe von 142 472 (137 810) £ und einen Ueberschuss von 184 786 (171 422) £, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre, durch die Zinsen der Regierungs-Schuldverschreibungen und verschiedene andere Einnahmen auf 205 570 £ erhöhte; davon gingen ab 38 018 £ Pacht an die North Eastern Eisenbahn, 39 620 £ für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und 3 901 £ verschiedene Ausgaben, während von dem Rest ein Gewinn von 5,5 (4,5) % an die Stamm-Antheilscheine vertheilt und 6 500 £ drei verschiedenen Rücklagen zugeführt wurden.

Die Central Uruguay Eastern Extension Eisenbahn (128 Meilen), welche gegen einen sich nach den Einnahmen jeder Woche richtenden Einnahmeantheil von 47,5 bis 60 % von der Centralbahn betrieben wird, hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 68 801 (78 656) £, eine Ausgabe von 35 920 (39 795) £ und einen Ueberschuss von 32 881 (38 861) £, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre sowie durch die Regierungsgewähr auf 51 657 £ erhöhte; davon gingen 23 170 £ zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen ab, während an die Antheilscheine ein Gewinn von 4 % vertheilt und ein Betrag von 472 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Central Uruguay Northern Extension Eisenbahn (182 Meilen), deren Betrieb für Rechnung der Centralbahn bei einem Antheil der Eigenthumsgesellschaft von 60 % an den Betriebseinnahmen erfolgt, hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 42 195 (37 680) £, eine Ausgabe von 25 315 (22 608) £ und einen Ueberschuss von 16 880 (15 072) £, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 69 505 £ erhöhte. Davon wurden 31 358 £ zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen gebraucht, während 35 000 £ als Gewinn vertheilt (7 sh. für den Antheilschein), 737 £ an Einkommensteuer gezahlt und 2 410 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Brasilien.

Die Recife and Sao Francisco Eisenbahn (77,5 Meilen) hatte seit ihrem Bestehen noch nie solch' günstiges Betriebsergebniss wie im 1. Halbjahr 1895. In Zukunft sollen sich diese Ergebnisse noch verbessern; denn die Regierung hat den Vorschlag der Gesellschaft, eine bewegliche Staffel für die Tarife aufzustellen, angenommen, doch ist ein Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser Maassregel noch nicht festgesetzt. Die Anleiheschuld hatte sich am 30. Juni 1895 auf 147 670 £ ermässigt. Im 1. Halbjahr 1895 (I/1894) betrugen die Einnahmen 124 161 (108 826) £, die Ausgaben 101 804 (101 201) £ und der Ueberschuss 22 357 (7 625) £. Dank der Zinsengewähr konnten die Zinsen der Schuldverschreibungen mit 3 506 £, deren Tilgung mit 6 500 £ bestritten und ein Halbjahrsgewinn von 2,5 % an die Antheilscheine vertheilt werden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Sitzung vom 10. Dezember 1895 fand unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Streckert statt. Derselbe gab einen kurzen Ueberblick über die Thätigkeit und Mitgliederzahl des Vereins im Jahre 1895. Die Mitgliederzahl am Jahresschluss beträgt 443. Durch den Tod wurden dem Verein 14 Mitglieder entrissen. Der Vortragende gedachte in ehrenden Worten der Verstorbenen und insbesondere der seit der letzten Versammlung des Vereins verschiedenen auswärtigen Mitglieder, der Herren Ober-Baurath Plessner in Gotha und des Oberingenieur Dapples in Bern. In den neun regelmässigen Sitzungen sind 19 Vorträge gehalten worden. Satzungsgemäss fand die Neuwahl des Vorstandes statt; es wurden in schriftlicher Abstimmung die bisherigen Vorstandsmitglieder wieder gewählt, nämlich: Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert als Vorsitzender, General der Infanterie, Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen Excellenz Golz als Stellvertreter des Vorsitzenden, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D, Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Kolle als Schriftführer, Kaiserlicher Regierungsrath Kommann als Stellvertreter des Schriftführers, Oberstlieutenant z. D. Buchholtz als Kassenführer, Oberingenieur Diechmann als Stellvertreter des Kassenführers. Zu Ehrenmitgliedern wurden ernannt: Baurath Friedr. Hoffmann in Siegersdorf, Maschinendirektor Kirchweger und Geheimer Regierungsrath Wöhler, beide in Hannover.

Im Anschluss an den in der letzten Vereinssitzung gehaltenen Vortrag des Herrn Eisenbahn-Bauinspektor Leissner theilt Herr Eisenbahndirektor Bork unter eingehender Begründung seine Anschauungen über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen mit. Wenn auch heute erst die Ergebnisse kleinerer Versuche vorliegen, so nimmt er doch nach dem gewaltigen Aufschwung, den die ganze Angelegenheit bei Strassenbahnen gemacht hat, an, dass in der nächsten Zeit die Sache auch bei Hauptbahnen kräftiger gefördert werden wird als bisher. Indessen lassen sich aus den bisher in Amerika gemachten Erfahrungen für den Personenverkehr noch keine festen Schlüsse ziehen. Es ist Sache der rechnerischen Ermittelung, ob sich ein um so viel geringerer Arbeits- und Kohlenverbrauch ergibt, als beim Dampfbetrieb, dass die Einführung der ersteren sich wirthschaftlich verlohnt. Der elektrische Betrieb hat noch seine besonderen Vortheile. Die Anzugskraft der Motoren ist sehr bedeutend; man kann infolge dessen die Anzugsperiode sehr kurz halten. Die Fahrgeschwindigkeit bedarf auf ansteigenden Strecken keiner Ermässigung. Die Fahrt ist beim elektrischen Betriebe ruhiger und sanfter als beim Lokomotivbetriebe und die Unterhaltung des Gestänges wird einfacher und billiger. Die Fragen der Beleuchtung und wohl auch der Heizung sind beim elektrischen Betriebe leicht zu lösen. Nicht allein für den Personenverkehr, auch für den Güterverkehr würden die Vorzüge der elektrischen Betriebsweise ins Gewicht fallen. Der Vortragende geht dann auf die Frage der Betriebskosten und der Anlage der Kontaktleitung ein, beides Punkte, die sich in befriedigender Weise gestalten dürften. Die Frage der Motoren, die früher Schwierigkeiten zu bereiten schien, ist jetzt zur vollkommenen Zufriedenheit gelöst. Herr Ingenieur Zacharias und Herr Professor Vogel weisen darauf hin, dass die elektrischen Akkumulatoren in der letzten Zeit eine solche Vervollkommnung erfahren haben, dass es nicht unmöglich sein dürfte, damit den Betrieb zu führen. Herr Baurath Koehn berichtet über einige Amerikanische Bahnen mit elektrischem Betrieb. Die Kohlenersparnisse bei der Nantasketbahn sind so bedeutend, dass man noch weitere Strecken elektrisch zu betreiben beabsichtigt. Für Lokal- und Vorortbahnen erscheint die elektrische Betriebsweise auf alle Fälle zweckmässig und lohnend und in absehbarer Zeit dürfte sie auch für den Fern-, Personen- und Güterverkehr in Frage kommen. Herr Geheimer Ober-Baurath Stambke hält in Uebereinstimmung mit Herrn Bork den Ersatz der Dampflokomotive durch eine elektrische nicht für angebracht und die Frage der Zuleitung für noch nicht gelöst. Herr Leissner weist auf die Schwierigkeiten hin, die bei aussergewöhnlicher Verkehrsinanspruchnahme der Bahnen deren elektrischem Betriebe erwachsen können. Es dürften Fälle vorkommen, wo man, wenn der elektrische Betrieb über die Grenze der Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sei, den Dampfbetrieb noch mit werde zu Hilfe nehmen müssen. Herr Direktor Kolle glaubt nicht, dass der Akkumulator, so vollkommen er auch geworden sei, den Transportzwecken voll entspreche. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes ist im übrigen eine Frage, die von der wirthschaftlichen Bewährung abhängt. Bei Einrichtung des elektrischen Betriebes auf grosse Entfernungen hin wird man die Anlage grosser Centralstationen und von Umformerstationen ins Auge fassen. Die Frage des Motors ist gelöst; ebenso sind die Schwierigkeiten bezüglich des Kontakts gehoben, aber wie die Kontaktleitung durchaus sicher herzustellen ist, ist eine Frage, die noch der Prüfung bedarf. Doch wird man auch dieser Angelegenheit in nächster Zeit voraussichtlich einen Schritt näher kommen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Eisenbahndirektor Hoff, Geheimer Regierungsrath Kroenig, Geheimer Baurath Karl Müller, Regierungsbaumeister Pfeil, Eisenbahnbauinspektor Wittfeld.

I. Amtliche Bekanntmachungen

1. Verkehrsstörungen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Trajektverkehr auf der Donau zwischen Gombos - Bogojeva und Erdöd wurde am 1. Januar l J. wegen Eisgang für unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 14. Januar 1896. (161)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Strecke Coblenz-Trier zwischen den Stationen Cattenes und Hatzenport belegene Haltepunkt Loef des diesseitigen Direktionsbezirks für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewicht von höchstens 150 kg für das Stück eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif VIII sowie in die Staatsbahn-Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis zum Erscheinen der nächsten Nachträge zu den betreffenden Gruppentarifen die um je 3 km erhöhten Entfernungen der Stationen Cattenes oder Hatzenport, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben, zu Grunde gelegt.

St. Johann-Saarbrücken, 15. Jan. 1896. (162)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 18. Dezember v. J. wird mitgetheilt, dass der Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A und der Theil I. Abtheilung B (Neue Auflage) am 1. Februar d. J. noch nicht zur Einführung kommt. Weitere Bekanntmachung über den Einführungstermin wird demnächst erfolgen.

Köln, den 18. Januar 1896. (163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in den Transittarifen für Güter, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach den Plätzen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rhein, Mainz und Mannheim und von da weiter befördert werden und zwar in den Verkehren:

Main-Neckarbahn-Baden,
Pfalz-Baden,
Hessische Ludwigsbahn-Baden,
Nassau-Baden und
innerer Badischer Verkehr

für die Bodenseeuferstation Friedrichshafen vorgesehenen Frachtsätze sind mit Wirkung vom 1. Januar 1896 ausser Kraft getreten.

Von diesem Zeitpunkt ab erfolgt die Abfertigung der betreffenden Sendungen nach Maassgabe der für den Verkehr mit Friedrichshafen, Station der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen, bestehenden gleichmässigen Tarifen auf diese Station. Eine Frachterhöhung tritt hierdurch nicht ein.

Karlsruhe, den 16. Januar 1896. (164)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Ulflingen, Clerf und Wilwerwiltz der Wilhem-Luxemburgbahn einerseits und einigen bei Aschaffenburg gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits im Heft 3 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1895 werden vom Tage dieser Bekanntmachung ab um 2 bis 3 km ermässigt.

Weitere Auskunft ertheilt auf Verlangen unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 13. Januar 1896. (165)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Deutsch - Russischer Gütertarif (24). Der Artikel „Wollengarn (Vigogne-, Zephirgarn, Garns)" tarifirt vom 20. Februar alten / 3. März neuen Stils 1896 ab wie in den inneren Russischen Verkehren, so auch im direkten Deutsch-Russischen Güterverkehr auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nicht mehr nach der Normalklasse II, sondern nach der Normalklasse I und ist daher auf Seite 125 des Theils II des Deutsch-Russischen Gütertarifs nebst der Klassifikation zu streichen.

Bromberg, den 17. Januar 1896. (166)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. März l. J. ab werden die direkten Taxen der Station Karlsruhe-Mühlburger Thor für die Beförderung von Kleinvieh in einzelnen Stücken im Nassau-Badischen, Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen, Westdeutschen und Mitteldeutschen Verkehr, sowie im Verkehr mit der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn aufgehoben.

Karlsruhe, den 15. Januar 1896. (167)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Serrig des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 14. Januar 1896. (168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Koks zum Hochofenbetrieb aus dem Ruhrgebiet nach verschiedenen Hochofenstationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets. Die Station Caternberg des Direktionsbezirks Essen wird mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab in den vorbezeichneten Tarif für den Koksversand aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Essen, den 16. Januar 1896. (169)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Februar 1896 tritt der Nachtrag XX zum Tarifheft 2 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen, sowie der Ausnahmetarife, und ist durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 15. Januar 1896. (170)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarife für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. Zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen), tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 der erste Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen Aenderungen der Anwendungsvorschriften sowie Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Stationen Süddeutscher Eisenbahnverwaltungen in die Anhänge zu den Theilen III und IV des Tarifs und einzelner Stationen der Sächsischen und Bayerischen Staatseisenbahnen in die Anhänge zu den Theilen I bis IV des Tarifs. Frachterhöhungen oder Verkehrserschwernisse kommen, insoweit sie nicht bereits früher im Wege der Bekanntmachung eingeführt sind, durch diesen Nachtrag nicht zur Einführung.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 13. Januar 1896. (171)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich vom 13 April 1893. Die Frachtsätze der Tariftabelle I gelten vom 1. Februar 1896 ab auch für die laut Ursprungs-Frachtbrief von der Station Sirotino der Riga-Oreler (Dwinsk-Witebsker) Eisenbahn herrührenden Sendungen. Die Station Sirotino wird daher auf Seite 4 des Tarifs in dem Verzeichnisss unter A mit der Verwaltungs-Nr. 8 nachgetragen.

Köln, den 22. Januar 1896. (172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. Einführung des Nachtrages VI zum Tarif. Mit 1. März l. J. tritt der Nachtrag VI zum Elbeumschlags - Tarif für Oesterreich vom 1/1. 1893 in Kraft. Derselbe enthält geänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze namentlich für den Verkehr mit Wien und südlich von Wien gelegenen Stationen, ferner für Brünn usw.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 30 kr. = 60 ₰ ab 15. Februar l. J. erhältlich.

Wien, am 13. Januar 1896. (173)
K. K. priv. Oesterreichische
Nordwestbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Lokal-Gütertarif, Aufhebung von Ausnahmetarifen.) Die im Nachtrage I A enthaltenen Ausnahmetarife 9 für Eisen etc. und 10 für Säuren der Klasse B etc., sowie der im Nachtrage II A enthaltene Ausnahmetarif 12 für Spiritus werden mit Ende Februar l. J. aufgehoben.

Für diese Artikel werden in den betreffenden Relationen ab 1. März l. J. neue theilweise erhöhte Frachtsätze im Publikationswege zur Einführung gebracht.

Wien, am 14. Januar 1896. (174)

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Landsberg a/W. in den Ausnahmetarif 6 (für Eisen etc.). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Landsberg a/W. in den Ausnahmetarif 6 (für Eisen etc.) für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen der Schnitttabelle B aufgenommen:

Schnitttafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	A. Eisen und Stahl			B. Eisenwaaren etc.		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen			in Mengen		
	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Landsberg a. W., Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg	1,62	1,30	1,08	1,62	1,30	1,08

Wien, am 18. Januar 1896. (175)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Aufnahme der Station Manching in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Manching mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen in den vom 1. Februar 1895 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. in den Bayerisch-Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr aufgenommen:

Kilometer	Gruppen Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a	b	c
			Getreide etc.	Mais	Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennig		
921	I	Manching	297	248	—

Wien, am 15. Januar 1896.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen. (176)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrags I zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen und Ergänzungen,

II. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. Januar 1896. (177)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Aufhebung von Frachtsätzen. Mit Ende des Monats Februar a. c. werden die in den vom 1. Juni 1894 gültigen Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarifen Theil II, Heft 1 und 2, sowie in den dazu gehörigen Nachträgen für den Verkehr mit Wien (sämmtliche Bahnhöfe), dann mit Floridsdorf, Jedlesee, Klein Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schwechat-Kledering, Simmering Stadlau und Stockerau ausnahmlich der auf den Seiten 71 bis 93 (für Getreide etc.) und 120 (für Holz) des vorerwähnten Heftes 1, dann der auf den Seiten 17 bis 22 (für Weizen, Roggen, Gerste etc.) des Nachtrags III zum Heft 1 für den Verkehr mit den genannten Stationen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. März 1896 neue Frachtsätze im Wege von Nachträgen zu den obcitirten Tarifen in Kraft treten.

Wien, am 15. Januar 1896. (178)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. März 1896 erscheint ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft einerseits und solchen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft andererseits, durch welchen die bisherigen Tarife für den Verkehr mit den einzelnen Deutschen Bahnen aufgehoben werden. Die direkte Abfertigung von Hunden ist künftig ausgeschlossen; überdies tritt eine Erhöhung der Fahrpreise und theilweise der Gepäcktaxen, theilweise auch eine Ermässigung der letzteren ein, worüber unser Personentarifbüreau auf Anfrage Auskunft ertheilt.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 17. Januar 1896. (179)

Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen, namens der übrigen betheiligten Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Vom 20. Februar d. J. ab wird der Personenzug 84 Neudietendorf-Arnstadt wegen zu geringer Benutzung aufgehoben.

Erfurt, den 8. Januar 1896. (180)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 8. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Januar 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Billige Erhaltung der Schienen in den Kurven und Weichen.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Das neue Oesterr. Eisenbahnministerium. Die Landtage u. die Lokalbahnen. Lokalbahn Gstadt-Ybbsitz. Lokalb. Gross-Sieghartz-Raabs. Beschwerde der Privatbahnen gegen die Refaktieverordnung. Bahneröffnungen im Nov. 1895. Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Nov. 1895. Oesterr. Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen usw. Erhöhung der Personentarife in Ungarn. Lokalbahn Hegyos-Feketehegy-Palanka. Bahneröffnung. Anwendung d. motorischen Kraft für Strassenbahnen, speziell unterirdischer Stromzuführung (System Lachmann). Elbeverkehr im Jahre 1895. Börsenbericht.
Aus der Schweiz: Neues Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenb. Drahtseilbahn Biel-Leubringen. Gotthardbahn.
Bücherschau: Rübenach, Eisenbahnwörterbuch. Dr. Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen u. Abhandlungen. Pieper, Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 und seine Ergänzungen.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Fahrplanbekanntmachungen. 2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme. 3. Güterverkehr. 4. Personen- und Gepäckverkehr. 5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Billige Erhaltung der Schienen in den Kurven und Weichen.

Unter diesem Titel erschien in Nr. 90 S. 799 Jahrg. 1895 d. Ztg. eine Abhandlung, in Bezug auf welche uns geschrieben wird:

Das Bestreben, ein Mittel zu finden, wodurch die im Durchfahren von Kurven auftretende Reibung zwischen Schienenkopf und Hohlkehle der Spurkränze verringert wird, beschäftigte die Konstrukteure schon lange. Bekanntlich äussert sich die Wirkung dieser ganz erheblichen Reibung zunächst in einem höchst unangenehmen kreischenden Geräusch, sodann aber in wesentlich vermehrtem Zugwiderstand und in starker Abnutzung der Schienen, sowie der Radkränze.

Unter anderem wurde auch versucht, durch erhöhten Härtegrad, bezw. grössere Glätte diese Reibung zu vermindern; es wurden zu diesem Behufe die Hohlkehlen der Radkränze besonders gehärtet. Infolge der hierdurch hervorgerufenen, ganz wesentlich vergrösserten Abnutzung der Schienen musste aber von diesem Verfahren wieder Abstand genommen werden.

Bei der vom Herrn Verfasser des erwähnten Artikels in Nr. 90 d. Ztg. beschriebenen Methode des Schmierens liegt der Ausgangspunkt in der Erhaltung der Schiene. Zweifellos bewährt sich dieses Verfahren ganz gut, namentlich in jenen Gegenden, wo besonders beständige Witterung herrscht. Dennoch liesse sich über die Frage diskutiren, ob es zweckmässig sei, dem Weichenwärter neben seinen anderen Obliegenheiten auch jene der Bestreichung der Schienen, und zwar mittelst Graphit, aufzuladen; überdies aber erweckt gerade dieses letztere Schmiermaterial einiges Bedenken, indem Erfahrungen bestehen, wonach Graphit unter Einwirkung der Feuchtigkeit auseinanderfliesst und somit die Adhäsion zu verringern imstande ist.

Es liegt nun nahe, dass auch ein anderes Prinzip zur Ausführung kommen konnte, jenes der Schmierung der Hohlkehlen der Räder selbst, wodurch in erster Linie die Schonung der Radkränze als Ziel zum Ausdruck gebracht erscheint, wobei selbstverständlich aber dem Oberbau ebenfalls genützt wird.

Aus mehrfachen Gründen muss diese Methode mindestens als ebenso berechtigt bezeichnet werden. Hauptsächlich ist hier der Vortheil zu erreichen, dass die Schmierung durch die Fahrt selbst, also jedenfalls unmittelbarer als im vorbenannten Verfahren erfolgt. Auch ist das an der Lokomotive angebrachte Schmiermaterial nicht so dem Verderben ausgesetzt, wie die seitlich an den Schienen aufgestrichene Schmiere.

Bei der ausserordentlichen Verbreitung nun, welche diese zweite Lösung derselben Frage, die Spurkranzschmierung,

erfahren hat, dürfte es daher nicht ohne Interesse sein, auf dieselbe zurückzukommen. Die Wiege derselben befindet sich in Oesterreich, wo die ersten Versuche auf der Linz-Budweiser Strecke vorgenommen wurden. Die Anregung hierzu, und erste Ausführung ging von Fischer von Röslerstamm aus, demselben Ingenieur, welchem wir so viele Verbesserungen im Bau und Betrieb der Eisenbahnen, u. a. auch die elastische durchgehende Zugvorrichtung zu danken haben. Nach den ersten 1871 geglückten Versuchen ging nun diese Verbesserung auf die Strecke Gmunden - Engelhof über, wo möglichst ungünstige Krümmungs- und Steigungsverhältnisse herrschen.

Hier erwies sich die erwartete Wirkung als eine überraschend günstige, indem infolge der verminderten Spurkranzreibung die Zuglast um ein Sechstel vermehrt werden konnte.

Nun verbesserte Fischer von Röslerstamm sein System noch weiter, und fast alle Lokomotiven, welche kurvenreiche Strecken zu durchfahren haben, sind heute damit ausgerüstet.

Die hierbei zur Ausführung gelangte Idee ist ebenso einfach wie zweckentsprechend: es wird eine zur Schmierung geeignete Masse mittelst eines schräg eingestellten blechernen Behälters auf den Grund der Hohlkehle der Lokomotiv-Vorderräder hingeleitet. Die Befestigung dieser Blechhülse geschieht auf die leichteste Art mittelst Führungsschlitz und Befestigungsschraube an irgend einem Träger oder Support, der am richtigsten am Federbund des zu schmierenden Rades angebracht wird. Selbstredend machte die Auffindung des passendsten Schmiermaterials einige Versuche erforderlich und erst nachdem mit Schöpsenfett, Chinesischem Wachs und Oel experimentirt worden war, blieb man zumeist bei Filz, der mit altem Ausbindeöl getränkt ist, stehen.

Diese Methode fand sehr bald so ausgedehnte Verbreitung, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sich veranlasst sah, der Angelegenheit näher zu treten, um den Werth derselben amtlich feststellen zu lassen, nachdem die privaten Meinungen bereits in der denkbar günstigsten Weise sich vernehmen liessen.

Daher wurde denn in die im Jahre 1875 über Beschluss der Technikerkonferenz des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgte Ausschreibung technischer Fragen auch die Frage der Spurkranzschmierung aufgenommen, deren Beantwortung 1878 erfolgte.*) An derselben betheiligten sich 23 Verwaltungen mit einer Gesammtlänge von 20835 km. Von diesen verzeichneten 20 Bahnen mit 18819 km sehr günstige Resultate, während 3 mit 2016 km Gesammtlänge noch keine bestimmten Ergebnisse mittheilen konnten.

Von allen Bahnen wurde nicht durchweg Fettschmierung gemeldet, einige verwendeten Wasser zu diesem Zwecke.

In besonders zufriedenstellender Weise äusserten sich:

a) die Königlich Bayerischen Staatsbahnen, 3990 km, welche seit 1874 die Fischer von Röslerstammsche Konstruktion von mit Oel getränkten Filztafeln besitzen und derselben eine Verlängerung von 50 % in der Laufdauer der Räder zuschreiben;
b) die Oberhessische Eisenbahn, 176 km, welche bei Oelschmierung eine Erhöhung von 50—60 % der Laufzeit konstatirt;
c) die Saarbrücker Eisenbahn, 303 km, ebenfalls mit der Fischer von Röslerstamm'schen Einrichtung, weist 50 % Erhöhung nach;
d) die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, 97 km, ebenfalls mit Fischer von Röslerstamm'scher Einrichtung, berechnet die Verminderung an Räderreparaturen zu 75 %;
e) die Kaiserin Elisabethbahn, 980 km, konstatirt 50 % Ersparniss an der Abnutzung der Spurkränze mit der Fischer von Röslerstamm'schen Konstruktion;
f) die Kronprinz Rudolfbahn, 639 km, beziffert die grössere Laufzeit mit 33,3 %;
g) die Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 1220 km, beobachtete eine Ersparniss von 46 % mit der Fischer von Röslerstamm'schen Einrichtung;
h) die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, 1796 km, wendet mit Erfolg seit 1871 die Schmierung der Radflanschen an, wobei das Schmiermaterial aus rückgewonnenem Ausbindeöl besteht;
i) die Oesterreichische Südbahn, 2321 km, äussert sich besonders günstig über die gewonnenen Resultate, indem sich die Leistungen zwischen 2 Abdrehungen verdreifacht haben;
k) ebenso gibt die Königlich Ungarische Staatsbahn, 1133 km, die Zeitdauer zwischen einem Abdrehen zum andern, als 2—2,6 Mal so gross wie im ungeschmierten Zustande an.

Infolge dieses von so vielen Seiten und so günstig abgegebenen Votums wurde denn auch als Schlussfolgerung der Satz aufgestellt, „dass es sich bei kurvenreichen Bahnen empfiehlt, die Spurkränze derjenigen Räder, welche am meisten durch die Kurven angegriffen werden, mit Wasser, Oel oder Petroleum zu schmieren, indem sich hierdurch eine um etwa 50 % grössere Dauer der Spurkränze erzielen lässt."

Soweit die damals durchgeführte Aktion. Seither hat die Verbreitung derselben keine Einschränkung erfahren und es werden die damit erzielten Erfahrungen auch stets gleich günstig beurtheilt.

In ganz hervorragender Weise bewährte sich in der Neuzeit diese Spurkranzeinfettung auf den sehr kurvenreichen und scharf gekrümmten Strecken des Arlberg, sowie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnlinie Herpelje - Triest, des Semmering usw.

Namentlich über das Verhalten am Semmering, diesem schwierigsten Objekte, liegt uns von kompetenter Seite und zwar schon aus dem Jahre 1879, ein sehr günstiges Urtheil vor. Gelegentlich des Jubiläumsberichtes über den 25 jährigen Bestand dieser ersten und bedeutendsten Gebirgsbahn Oesterreichs äusserte sich Inspektor Birk auf S. 35 seiner Denkschrift*) wie folgt:

„Aber nicht nur für die Tyres der Lokomotiven und Wagen, auch für die Schienen wirkt die in Rede stehende Einfettung sehr vortheilhaft, denn die Abscheerungen an der inneren Kopfkante derselben sind gegen vorher auffallend klein geworden."

„So hat also die an sich unscheinbare Erfindung des Herrn Fischer von Röslerstamm für den Betrieb von Bergbahnen einen wahrhaft grossen Werth."

Auch von anderer kompetenter Seite, dem Herrn Generaldirektionsrath Mahla der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, liegt im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" vom Jahre 1877 ein äusserst günstiges Urtheil vor.

Nicht unerwähnt darf indess bleiben, dass als einzige Vorsicht hierbei zu beachten kommt, dass nicht in Wasser lösliche Materialien zur Schmierung gelangen, damit — infolge des schon früher erwähnten Auseinanderfliessens — die Adhäsion nicht herabgezogen wird.

Wien, Januar 1896.

F. R. Engel,
Inspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn.

*) Siehe 7. Supplement zu Heusinger von Waldegg's „Organ", 1878.

*) „Die Semmeringbahn" von Birk, Wien, 1879.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 147 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung, betreffend die Redaktion der Vereinszeitung (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 189 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn, betreffend den Antrag der Schweizerischen Nordostbahn auf Errichtung einer Ausgabestelle in Lausanne (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 253 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des engeren Ausschusses zur Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, betreffend den Entwurf des neuen Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das neue Oesterreichische Eisenbahnministerium.

Das Amtsblatt der „Wiener Zeitung" publizirt die Ernennung des FML. Ritter von Guttenberg zum Eisenbahnminister. Für die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Ernennung des Eisenbahnministers, welcher durch mehr als 10 Jahre als Leiter der Eisenbahnabtheilung des Kriegsministeriums fungirt hat, werden sachliche, verwaltungstechnische Gründe angeführt, welche auch in dieser Zeitung wiederholt besprochen wurden. Den über den Eisenbahnminister veröffentlichten biographischen Notizen sind folgende Daten zu entnehmen: Ritter von Guttenberg entstammt einem schon vor 300 Jahren nach Oesterreich eingewanderten Württembergischen Adelsgeschlecht und ist am 4. Januar 1841 geboren. Nach Absolvirung der Genieschule machte er die Feldzüge in Italien, Böhmen und in Bosnien mit und zeichnete sich durch grosse Tapferkeit aus. Als Chef des Eisenbahnbüreaus des Generalstabes wurde er zu Eisenbahnstudien in Deutschland, Russland, im Orient und im Okkupationsgebiete verwendet. Aus seiner Feder stammt ein Werk über das Train-, Kommunikations- und Verpflegungswesen vom operativen Standpunkte. Ferner erstattete er ein Elaborat über die Bau- und Betriebsverhältnisse der Carl Ludwigbahn. Er nahm auch auf die Organisation der Staatsbahnen in Oesterreich hervorragenden Einfluss, und es ist speziell sein Verdienst, dass die im Jahre 1891 vielfach verhandelten Pläne zu einer weitgehenden Decentralisation des Staatsbahnnetzes scheiterten. Ritter von Guttenberg arbeitete damals eine Reihe von Exposees aus, welche die Gefahren der Decentralisation in überzeugender Weise darlegten und für die endgültige Entscheidung den Ausschlag gaben, wonach die Einheit der Staatsbahnen erhalten blieb und nur in wenigen unwesentlichen Punkten, wie der Erweiterung der Kompetenzbefugnisse der Betriebsdirektionen, kleine Konzessionen gemacht wurden. Ritter von Guttenberg war durch einige Jahre Mitglied des Staats-Eisenbahnrathes und zählte zu jenen 5 Mitgliedern des ständigen Beirathes, welche, aus der Mitte des Staats-Eisenbahnrathes gewählt, berufen waren, während des ganzen Jahres an der Seite des Präsidenten der Staatsbahnen zu fungiren und über alle halbwegs wichtigen Angelegenheiten ihr Gutachten abzugeben. Er ist also mit den internen Agenden der Staatsbahnen wohl vertraut. Das Organisationsstatut des Eisenbahnministeriums und der Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wird bald zur Veröffentlichung gelangen.*) Der bisherige Leiter der Generaldirektion der Staatsbahnen, Sektionschef Ernest von Körber wurde dieser Stellung enthoben und unter Verleihung der Geheimrathswürde in das Ministerium des Innern als Sektionschef versetzt.

Die Landtage und die Lokalbahnen.

In der abgelaufenen Woche hat nur der Niederösterreichische Landtag über 3 Lokalbahnen meritorische Verhandlungen gepflogen und die folgenden Anträge des Landesausschusses angenommen, und zwar 1. betreffend die normalspurige Lokalbahn von Neunkirchen nach Willendorf. Sobald der Nachweis erbracht wird, dass 30 % des vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Landesausschusse festgesetzten Nominal-Anlagekapitals für die normalspurige Lokalbahn von Neunkirchen nach Willendorf von den Interessenten mit Beihilfe des Staates durch Uebernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerth oder durch Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden, übernimmt das Land Niederösterreich die Reinertragsgarantie für die zur Beschaffung des weiter erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 % zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahren rückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) bis zum Höchstbetrage von 390 000 fl. in der Weise, dass für den Fall, als das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung dieser bevorrechteten Titres im Nominalbetrage von höchstens 390 000 fl. nicht ausreichen sollte, der auf das Erforderniss zur 4 % Verzinsung und zur planmässigen Tilgung innerhalb 75 Jahre sich ergebende Abgang aus Landesmitteln vorschussweise gedeckt wird. Von den Interessenten in Neunkirchen und Nachbarorten werden 120 000 fl. aufgebracht, und der Staat wird um Uebernahme von 50 000 fl. Stammaktien gebeten. (Die weiteren Bedingungen tragen wir nach.)

2. Die schmalspurige Lokalb. von Gstadt nach Ybbsitz.

Der Landesausschuss wird ermächtigt, sobald seitens der Regierung die Zusicherung gegeben wird für die Garantie des bevorrechtigten Anlagekapitals (Prioritätsaktien oder Obligationen) für die Strecke Gstadt - Ybbsitz und von den Lokalinteressenten 30 000 fl. in voll einzuzahlenden Stammaktien oder durch Leistungen à fonds perdu rechtsverbindlich sichergestellt sind, den Beitrag von 26 000 fl., welcher in Stammaktien zu refundiren ist, definitiv sicherzustellen. 2. Die Einzahlungs- sowie sonstigen Bedingungen für diesen Landesbeitrag sind vom Landesausschuss festzusetzen. 3. Die übernommenen Stammaktien sind als Dokumente in Aufbewahrung zu nehmen und zunächst nicht in die Verrechnung des Landesfonds einzubeziehen.

3. Die normalspurige Lokalbahn von Gross-Sieghart nach Raabs.

Die den Bau der Bahn betreffende Subvention des Landes, bestehend in der Garantie für die mit 4 % zu verzinsenden, in 75 Jahren rückzahlbaren Prioritätsobligationen im Betrage von 640 000 fl. und die übrigen Baubedingungen werden genehmigt.

Den in diesen Verhandlungen vorgebrachten Bedenken und Forderungen trat der Landesausschuss mit dem Bemerken entgegen, dass das Lokalbahngesetz im Vorjahre geschaffen wurde, in der richtigen Erkenntniss, dass das Land für die Lokalbahnen entsprechende Opfer werde bringen müssen. Man kann aber bei Bahnfragen nicht nach Parteimotiven fragen, sondern nur nach dem Nutzen, den eine solche Lokalbahn als Saugbahn für die Hauptbahn schafft. Insofern ein solcher vorhanden ist, kommt er auch der Stadt Wien zu gute. Die Vorlage blos akademischer Programme für den Lokalbahnbau würde die sich kreuzenden Interessen wecken. Es handele sich bei solchen kleinen Lokalbahnen um keine kapitalistischen Unternehmungen mit hoher Verzinsung, sie müssen daher möglichst billig hergestellt werden. Dies bedinge die Vertheilung der Arbeiten nach Loosen, wobei nicht zu verhindern ist, dass die Subunternehmer sich der billigeren Südtirolischen Arbeitskräfte bedienen. Bei der Art der Finanzirung solcher Lokalbahnen kann man ihnen wohl nicht auftragen, nur Arbeiter aus Nieder-Oesterreich anzustellen und die geschulten und für Erdarbeiten erprobten Italienischen Arbeitskräfte auszuschliessen.

Es sei wohl gut, vor allzu leichter Bewilligung von Subventionen für Lokalbahnbauten zu warnen, weil die Projekte gar zu zahlreich einlaufen. Aber bei der Vornahme der nöthigen Prüfungen der Ertragsfähigkeit der zu erbauenden Linien empfehle es sich doch, den erhobenen Wünschen der Bezirke entgegenzukommen. Heuer sind Gesuche um den Bau von 16 Linien eingelaufen und nur für sieben wird eine Subvention beantragt.

Beschwerde der Privatbahnen gegen die Refaktieverordnung.

Wie erinnerlich, ist am 20. November 1895 eine Verordnung der Oesterreichischen und der Ungarischen Regierung erlassen worden, durch welche die bisherigen auf die Publikation der Refaktien bezüglichen Bestimmungen zusammengefasst, gleichzeitig aber einige Modifikationen gegenüber den bis dahin in Wirksamkeit gestandenen Normen ins Leben gerufen werden. Die Eisenbahn - Direktorenkonferenz hat sich schon in ihrer Dezembersitzung mit dieser Verordnung beschäftigt und beschlossen, gegen einzelne dieser Bestimmungen, welche nach Ansicht der Privatbahnen den Konzessionskunden derselben zuwiderlaufen, Vorstellung zu erheben. Dies ist seither geschehen. Nachdem mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Verordnung zwischen den beiderseitigen Handelsministerien vereinbart wurde, dem Ersuchen der Petenten nicht Folge gegeben worden ist, haben, wie die offiziöse „Presse" mittheilt, die Oesterreichischen Privatbahnen in der vor wenigen Tagen abgehaltenen Direktorenkonferenz den Beschluss gefasst, gegen einige in der Verordnung neu aufgestellten Normen, in erster Linie gegen die Verfügung, dass die Minimalquantitäten der Behörde zur Genehmigung vorzulegen sind, bei dem Verwaltungsgerichtshofe Beschwerde zu erheben.

---

*) Die „Wiener Zeitung" vom 21. d. Mts. veröffentlicht bereits mit einer Bekanntmachung, betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums, das Organisationsstatut für die Staats-Eisenbahnverwaltung, dessen wichtigste Bestimmungen wir in nächster Nummer mittheilen werden. Dasselbe soll am **1. August d. J. in volle Wirksamkeit treten.** Die Redaktion.

Bahneröffnungen im Monat November 1895.

Diese schon seiner Zeit bekannt gegebenen Eröffnungen werden nun vom „V.-Bl. f. E. u. Sch." mit den betreffenden Bahnlängen, wie folgt, zusammengestellt.

In Oesterreich:

am 21. die 17,578 km lange Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janow, im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Ungarn:

am 7. die 25,9 km lange Theilstrecke Gurahoncz-Joszashely-Nagy-Halmagy der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen,

am 17. die 37,201 km lange Theilstrecke Altofen-Kenyérmezö nebst der 3,019 km langen Abzweigung nach Tokod der Lokalbahn Budapest-Gran im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im November 1895.

In jenem Monat wurden auf diesen Eisenbahnen im ganzen 11 474 217 Personen und 11 472 255 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 31 820 426 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 056 fl. Im gleichen Monat 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10 613 055 Personen und 11 489 506 t Gütern 31 339 058 fl. oder für 1 km 1 071 fl.; daher ergibt sich für November 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,5 %. In der Betriebsperiode vom 1. Januar bis 30. November 1895 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 145 011 574 Personen und 103 834 333 t Güter gegen 135 941 290 Personen und 101 114 922 t Güter im Jahre 1894 befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen bezifferten sich im Jahre 1895 auf 319 931 602 fl., im Jahre 1894 auf 319 243 098 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge dieser Bahnen in den ersten 11 Monaten des Jahres 1895 29 768 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1894 dagegen 28 903 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 10 748 fl., gegen 11 045 fl. im Jahre 1894, d. i. um 297 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1895 auf 11 725 fl., gegen 12 049 fl. im Jahre 1894, d. i. um 324 fl., mithin um 2,7 % ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 11 Monate 1895 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses haben von den in Nr. 6 des „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." aufgezählten 140 Eisenbahnen folgende die höchsten Einnahmen: K. K. Staatsbahnstrecke Praterstern - Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn) 84 932 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn 60 754 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 35 553 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 32 519 fl. und Leoben-Vordernberger Bahn 24 968 fl.

K. K. priv. Oesterreichisches Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Unter dieser Firma errichtet auf Grund der von der Regierung ertheilten Konzession die Niederösterreichische Eskomptegesellschaft, gemäss der Mittheilung der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Damfschifff.", eine Aktiengesellschaft in Wien im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes über Lokal- und Kleinbahnen, deren Statuten auch bereits genehmigt wurden. Das Stammkapital ist auf 5 Millionen Gulden festgesetzt, welche in 25 000 Stück volleingezahlte Aktien à 200 fl. eingetheilt sind. Das neue Institut hat zum Zweck die Förderung der heimischen Lokal- und Kleinbahnen und sonstigen Verkehrsunternehmungen und öffentlichen Arbeiten, insbesondere die Geldbeschaffung für diese Unternehmungen. (Die näheren Bestimmungen hierüber tragen wir nach.)

Die Erhöhung der Personentarife in Ungarn.

Laut Kundmachung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen tritt der neue Personentarif am 1. März dieses Jahres in Kraft. Die in dem neuen Tarife enthaltenen Aenderungen kommen auch im Verkehr zwischen den Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und den Ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn zur Anwendung.

Seit der Einführung des Zonentarifes am 1. August 1889 stiegen die Ausgaben und verminderten sich die Einnahmen im Personenverkehr; deshalb beschloss nun der Ministerrath eine Reihe von Modifikationen, welche sich einerseits auf den Nachbarverkehr beziehen, andererseits aber die Erhöhung der Fahrpreise in der I. Wagenklasse bezwecken. Die Grundlage des Nachbarverkehrs bildete bisher die Aufeinanderfolge der Stationen ohne Rücksicht auf die kilometrische Entfernung. Jetzt wird die letztere als Basis dienen. An die Stelle der bisherigen zwei Abtheilungen des Nachbarverkehrs sollen drei treten, und zwar wird man in der 1. Zone, die von 1 bis 10 km reicht, je nach der Wagenklasse 30, 15 und 10 kr., in der 2. Zone von 11 bis 15 km 40, 22 und 15 kr., endlich in der 3. Zone von 16 bis 20 km 50, 30 und 20 kr. bezahlen. Die Sätze der beiden ersten Abtheilungen sind identisch mit jenen des gegenwärtigen Nachbarverkehrs. Sämmtliche gegenwärtige Relationen desselben werden nun in diese drei Abtheilungen einbezogen, aber ausschliesslich nach ihrer kilometrischen Entfernung, während die Fahrten über 20 km hinaus bereits in die 1. Zone des Fernverkehrs fallen werden. Im Jahre 1894 wurden in den 1 569 Relationen des Nachbarverkehrs 18 863 400 Personen befördert und dadurch eine Einnahme von 2 496 300 fl. erzielt. Bei gleicher Zahl der Reisenden und der Relationen wird nach dem neuen Tarife ein Betrag von 3 244 300 fl. einfliessen. Es ergibt sich demnach im Nachbarverkehre eine Mehreinnahme von 758 000 fl. Man verweist auf die geringe Preiserhöhung und rechnet deshalb mit Sicherheit auf das Plus. In 563 Relationen mit 7 967 400 Reisenden erfahren die Taxen keine Aenderung, in 598 Relationen mit 7 954 400 Reisenden beträgt die Erhöhung in der III. Wagenklasse nur 5 kr., in 408 Relationen mit 2 941 600 Reisenden 10 kr. Für die II. Wagenklasse beträgt die Erhöhung in der Mehrzahl der Relationen 7 bis 8 kr., in einigen wenigen 15 kr., in 307 Relationen mit 372 900 Reisenden 18 kr. Durch Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen im Nachbarverkehre soll der Uebelstand beseitigt werden, dass Relationen, die nach ihrer Länge in den Fernverkehr gehören, bisher die günstigeren Bedingungen des Nachbarverkehrs genossen. Der zweite Theil der Reform gilt der durchgängigen Erhöhung der Fahrpreise für Personen- und Schnellzüge in der I. Wagenklasse, während die Preise in der II. Wagenklasse nur für die 13 und 14. Zone erhöht werden. Die Grundtaxe des Zonentarifes war je nach der Wagenklasse bei Personenzügen 50, 40 und 25 kr., bei Schnellzügen 60, 50 und 30 kr. Bei Personenzügen bestand also das Verhältniss von 2 : 1,6 : 1, bei Schnellzügen das Verhältniss von 2 : 1,66 : 1. Bei dem Luxuscharakter der I. Klasse betrachtet die Regierung dieses Verhältniss als ein abnormes. Nun wird die Grundtaxe der I. Klasse bei Personenzügen von 50 auf 60 kr., bei Schnellzügen von 60 auf 75 kr. erhöht, demnach bei Personenzügen um 20 %, bei Schnellzügen um 25 %. Die Preise für die einzelnen Zonen werden nach dem Prinzipe dieses Tarifs gebildet werden. Eine Abweichung hiervon wird nur in der 13. und 14. Zone eintreten. Die bisherige Begünstigung dieser Zonen wird aufgehoben. Die Fahrpreise für die 13. Zone werden in der I. Klasse mit 8,10 fl., in der II. Klasse mit 5,40 fl., in der 14. Zone mit 9 fl., respektive 6 fl. normirt werden. Die III. Klasse bleibt unverändert. Bei Schnellzügen werden die Preise der 13. Zone in der I. Klasse von 8,40 fl. auf 10,50 fl., in der II. Klasse von 6,50 fl. auf 7 fl., die Preise der 14. Zone in der I. Klasse von 9,60 fl. auf 12 fl., in der II. Klasse von 7 fl. auf 8 fl. erhöht. Auf einzelnen Strecken der Ungarischen Staatsbahnen, die vorwiegend dem internationalen Verkehre, insbesondere Wien, Berlin und Fiume dienen, sollen nach dem Muster des Orient-Expresszuges besonders bequem ausgestattete Luxuszüge ausschliesslich mit Wagen I. Klasse eingerichtet werden. Dieselben werden theilweise schon am 1. Mai d. J. in Verkehr gesetzt werden. Für diese Züge werden prozentuell erhöhte, von Fall zu Fall zu normirende Taxen eingehoben werden. Aus der Erhöhung der Fahrpreise der I. Klasse und bei einzelnen Zonen der II. Klasse erwartet man auf der Basis der Frequenz des Jahres 1894 eine Mehreinnahme von 720 000 fl. Hierzu kommt die grössere Einnahme aus dem Nachbarverkehre um 758 000 fl., so dass nach der Tarifreform im ganzen ein Plus von 1 478 000 fl. aus dem Personenverkehre veranschlagt wird. Die Vorschläge des Handelsministers in Bezug auf die Reform des Frachtentarifes sind derzeit noch in der Ausarbeitung begriffen, dieselben sollen in der nächsten Zeit vor den Ministerrath gebracht werden.

Konzessionirung der projektirten Lokalbahn Hegyes-Feketehegy-Palanka.

Diese 55,7 km lange als normalspurige Lokalbahn zu erbauende und zu betreibende Linie wurde dem Karl Mezey konzessionirt. Dieselbe wird von der Station Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest-Semlin-Belgrad der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigen und diese mit der Donau in der Dampfschifffahrtsstation Palanka (Deutsch-Palanka, zwischen Gombos-Erdöd und Neusatz) verbinden. Das effektive Baukapital ist mit 1 890 000 fl., d. i. mit 34 054 fl. für das Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 111 000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sind.

Bahneröffnung.

Die 12,5 km lange elektrische Bahn Budapest-Neupest-Rakopalota wurde am 12. d. Mts. eröffnet, nachdem die Vertreter der Unternehmung die Erklärung abgegeben hatten, dass die Verbindung mit der Budapester Strassenbahn hergestellt werden wird. Die neue elektrische Bahn wird von 6 Uhr früh bis 10 Uhr abends verkehren; auf derselben befinden sich 9 Haltestellen; 34 Wagen dienen dem Personen- und

ebenso viele dem Waarenverkehr. Auf dieser Bahn befinden sich 2 Kunstobjekte und zwar ein 150 m langer Tunnel und ein 386 m langer Viadukt.

Die Anwendung der motorischen Kraft für Strassenbahnen, speziell unterirdischer Stromzuführung System Lachmann.

Ueber dieses Thema hielt der Ingenieur Eduard Lachmann aus Hamburg im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens einen Vortrag. Der Vortragende entrollte zunächst in grossen Zügen ein anschauliches Bild von der Entwickelung der Trambahnen und deren verschiedenen mechanischen Betriebssystemen. Der Uebergang des Motorenbetriebes auf die Trambahnen ist von ungeheurer Tragweite; ihm wird in absehbarer Zukunft die Aufgabe zufallen, einen Theil der Eisenbahn, den Güterbetrieb, zu ersetzen. Der Vortragende besprach nun die Wirkungen der elektrischen Kraftübertragung und den Unterschied zwischen der elektrischen und einer anderen Kraft, die entweder in den Wagen aufgespeichert ist, oder erst während der Fahrt erzeugt werden muss. Zu ersterer gehören der Rowan-Dampfwagen, die feuerlose Lokomotive Francq, die Druckluftmaschine Popp und die elektrischen Akkumulatoren, zu letzteren der Serpollet-Wagen und die Gas- und Petroleummaschinen. Alle Uebelstände, welche der Betrieb mit einem dieser Systeme im Gefolge habe, fallen bei einer elektrischen Stromzuführung aus einer Centralanlage fort. Auch die Gefahren des Akkumulators seien nicht bedeutungslos. Aber auch eine oberirdische Stromzuleitung sei nicht ganz praktisch, da der Kupferdraht, wenn er beständig mit dem elektrischen Strom in Verbindung steht, mit der Zeit seine Struktur verändert und daher brüchig wird. Weiter entstehe ein Nachtheil für jene Häuser, an welchen die Spanndrähte angebracht sind, besonders bei aus Sandstein hergestellten Gebäuden, wodurch der Schall leichter fortgepflanzt werde. Dagegen gewähre eine unterirdische Zuleitung alle Vortheile für einen verstärkten Bahnbetrieb; sie verursache nicht höhere Kosten und kann eine Rückleitung ohne Benutzung der Schienen besitzen. Ingenieur Lachmann erörterte nun an der Hand von Zeichnungen sein System, welches darin besteht, dass neben die jetzigen Schienen der Tramways ein ca. 150 mm breiter, der Schienenhöhe gleich hoher Kanal aus Façoneisen gebildet wird. Die eine Seite desselben wird von der Fahrschiene, die zweite von dem Façoneisen begrenzt. Der Querschnitt dieses Kanals ist etwa einer Glocke ähnlich. Am oberen Ende liegt mittelst Porzellanisolatoren das Leitungskabel eingebettet. In dem so gebildeten Raum zwischen der Fahrschiene und dem Façoneisen bewegt sich, ähnlich wie bei Seilbahnen, ein von dem Wagen herabgehender Greifer, welcher den Strom vom Leitungskabel abnimmt und dem Wagen zuführt.

Ingenieur Lachmann demonstrirte einige Tage darauf vor mehreren Bau- und Magistratsräthen sein System der unterirdischen Stromleitung. Zu diesem Zwecke war im Rathhauskeller eine ungefähr 30 m lange Geleiseanlage mit einer Spurweite von einem Meter hergestellt, auf welcher sich ein Lowry mit dem Motor befand. Diese unterirdische Stromleitung unterscheidet sich von der oberirdischen dadurch, dass der Kloben anstatt auf einer längs der Bahntrasse angebrachten Leitung unterhalb einer der beiden Geleiseschienen läuft. Die technischen Organe der Kommune äusserten sich über das System selbst in anerkennender Weise, gaben indess der Meinung Ausdruck, dass die praktische Durchführung schwierig sein dürfte und also erst eine Erprobung auf einer kurzen Strecke nothwendig sei. Der Patentinhaber hat zu diesem Ende um Ueberlassung des nächst dem Rathhause gelegenen Baugrundes angesucht, der zum Zwecke der Erprobung auch zur Verfügung gestellt werden dürfte.

Der Elbeverkehr im Jahre 1895.

Dieser Verkehr umfasste ein Waarenquantum von 21,31 Millionen Metercentner. Hiervon entfallen auf den April 2,37, Mai 3,38, Juni 3,50, Juli 2,33, August 2,69, September 1,52, Oktober 2,08, November 2,39 und Dezember 1,05 Mill. M.-Ctr. Das grösste Umschlagsquantum lieferte demnach der Monat Juni, das relativ niedrigste der Monat September. An Böhmischer Braunkohle nach diversen Relationen haben im Jahre 1895 im ganzen 17 506 332 M.-Ctr. das Hauptzollamt in Schandau passirt. Das grösste Kohlenquantum (3 075 352 M.-Ctr.) entfiel auf den Monat Juni. An Zucker wurden im ganzen 1 957 322 M.-Ctr. auf der Elbe exportirt. Hiervon entfielen auf den Monat: April 275 435, Mai 266 561. Juni 192 961, Juli 347 821, August 78 199, September 147 140, Oktober 226 809, November 333 905 und Dezember 88 491 M.-Ctr.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Verkehr an der Wiener Börse hat im allgemeinen wieder normale Formen erlangt, und der Markt befindet sich in voller Gesundung, begünstigt durch die leichteren Geldverhältnisse und durch vorläufige Beseitigung politischer Gefahren. Die gegenwärtigen Kurse entsprechen so ziemlich sowohl bei den Anlagewerthen als bei den Dividendenpapieren dem Innenwerth und der wahrscheinlichen Rentabilität. Eine Werthserhöhung erlangten auch die Aktien der Nordwestbahn (274,75), Elbethalbahn (276,75), Staatsbahn (354,75), Südbahn (100), Böhmischen Nordbahn (267), Buschtěhrader Bahn Lit. A. (1425), Buschtěhrader Bahn Lit. B. (519), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (218,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (208), während die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1640) den vorwöchentlichen Kurs beibehielten. Matter schlossen die Aktien der Kaiser Ferdinands Nordbahn (3355), Lemberg-Czernowitzer Bahn (288) und Kaschau-Oderberger Bahn (199). Prioritäten waren in schwankender Haltung; dagegen waren die Aktien der Salzburger Eisenbahn und Tramwaygesellschaft, welche beim Kurse von 233 mit 5 % rentiren, sehr gefragt. Schliesslich ist noch folgende Kundmachung der Wiener Börsenkammer zu erwähnen: „Nachdem die sämmtlichen Aktien der Mährischen Grenzbahn in Liquidation gegen 4 % Prioritätsobligationen umgetauscht werden, entfällt mit 18. d. Mts die Notirung dieser Aktien aus dem amtlichen Kursblatte der Wiener Zeitung.“

Aus der Schweiz.

Neues Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Dieser das gegenwärtig zu Recht bestehende Eisenbahn-Rechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883 ersetzen sollende Entwurf ist während der Dezembersession der Eidgenössischen Räthe vom Ständerathe behandelt und in ziemlich abgeschwächter Form mit 35 gegen 3 Stimmen angenommen worden. Der Schweizerische Nationalrath wird sich im Frühjahre damit zu befassen haben. Unterscheidet sich dann seine Redaktion des Gesetzes von der ständeräthlichen, so muss die Vorlage noch einmal an den Ständerath zurück zur Begleichung der Differenzen derselben. Eine Verschleppung des Inkrafttretens des neuen Rechnungsgesetzes könnte somit leicht eintreten.

Zweck des Gesetzes ist, für den konzessionsmässigen Rückkauf der Normalbahnen eine liquide Situation zu schaffen. Die einschneidendste Bestimmung ist die, die Anlage eines Erneuerungsfonds betreffende. Laut der ständeräthlichen Fassung wäre nur die Abnutzung des Oberbaues, des Rollmaterials, des Mobiliars und der Geräthschaften zu berücksichtigen, während der Entwurf des Bundesrathes einen „Erneuerungsfonds für alle einer Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen mit Inbegriff des Betriebsmaterials“ verlangte.

Es ist nun wahrscheinlich, dass im Nationalrathe ein wesentlich schärferer Wind gehen und die bundesräthliche Fassung zur Annahme gelangen wird. Der Ständerath hielt auch die in den Konzessionen für den Rückkauf berührende Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte entgegen dem Entwurfe aufrecht, welcher das Schweizerische Bundesgericht dafür zuständig erklären wollte. Von dieser schon vielfach besprochenen Bestimmung meint zwar der Präsident der nationalräthlichen Kommission für das Eisenbahn-Rechnungsgesetz, Herr Dr. Paul Speiser in Basel, dass deren materielle Bedeutung seines Erachtens von Freund und Gegner überschätzt wird. Es ist aber wahrscheinlich, dass der Nationalrath an ihr ebenfalls festhalten wird.

In bemerkenswerther Rede legte Herr Bundesrath Zemp im Ständerathe den Standpunkt der Bundesexekutive dar, wobei er sich auch an den dem Entwurfe Opposition machenden Genferischen Ständerath Richard wendete. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements bemerkte, dass, wenn der Bundesrath den Rückkauf studire, so sei dies die Folge einer Motion der beiden Eidgenössischen Räthe im Jahre 1892: „Der Bundesrath ist eingeladen mit Beförderung eine Vorlage zu machen über den Rückkauf und die Reform der Eisenbahnen“. Wir müssen also „Anlagekapital“ und „Reingewinn“ zu bestimmen suchen, da der konzessionsmässige Rückkauf vorläufig allein in Betracht kommt. Wer das unmöglich machen will, will überhaupt unmöglich machen, den ersten Termin des Rückkaufes zu benutzen. Bundesrath Zemp ist nicht der Ansicht, dass eine Trübung der finanziellen Verhältnisse durch das neue Gesetz veranlasst werden könne; er äusserte sich: „Wir wollen allerdings eine noch solidere Verwaltung der Eisenbahngesellschaften, wir wollen sie verhalten, Reserven anzulegen, um jederzeit ihr Anlagekapital in vollem Werthe darstellen zu können.“ Man hat schon beim Rechnungsgesetz von 1883 gesagt: das Gesetz wird den Kredit schädigen. Die Folgen des Gesetzes haben die Bahnen aber im Kredit gehoben und wenn heute der Werth der Schweizerbahnen sehr wohl neben dem fremder Bahnen konkurrirt, so ist das der Schweizerischen Gesetzgebung zu verdanken, welche bestrebt war, die Verwaltung zu konsolidiren.

Zum Schluss gab Bundesrath Zemp die formelle Erklärung zu Protokoll, dass der Bundesrath durchaus nicht beab-

sichtige, irgendwie in die Verwaltungssphäre der Gesellschaften, in ihr Vermögen, in ihre Betriebsfähigkeit in anderer Art einzugreifen, als wie er es für nöthig befindet zur guten Führung der Geschäfte der Gesellschaften selbst und im öffentlichen Interesse der Schweiz, denn neben den Interessen der Bahngesellschaften bestehen fort und fort die grossen öffentlichen Interessen der Schweiz.

Drahtseilbahn Biel-Leubringen.

Die Aktiengesellschaft der Drahtseilbahn Biel-Leubringen hat sich konstituirt. Das gezeichnete Aktienkapital beträgt 170 000 Frcs., getheilt in 680 auf den Inhaber lautende Aktien von 250 Frcs. Mit dem Bau der Bahn soll im Frühjahre d. J. begonnen werden.

Gotthardbahn.

Die neuen Statuten der Gesellschaft sind vom Bundesrathe am 28. Dezember 1895 genehmigt worden. Von dieser Gesellschaft sind neue Schnellzug-Compoundlokomotiven in Dienst gestellt worden, welche ermöglichen, die Schnellzüge von Luzern aus in 4½ Stunden nach Chiasso zu befördern, während bis jetzt durchschnittlich 6 Stunden erforderlich waren. Die mittlere Geschwindigkeit ist dadurch auf 60 km gestiegen. Auf den Steigungen werden 40—50 km und in der Ebene 105 km gefahren. Der Zug besteht jeweilen aus 6 Salonwagen und 1 Gepäckwagen und wird mit 2 Lokomotiven bespannt, deren Gewicht je 60 t beträgt.

Bücherschau.

Eisenbahnwörterbuch von Julius Rübenach. Bau, Betrieb, Verwaltung. Technisches Wörterbuch der Deutschen und Französischen Sprache. Zum Gebrauch für Eisenbahnverwaltungen, Beamte, Fabrikanten, Studirende usw. Zweite durchgesehene und stark vermehrte Auflage. Ergänzungswörterbuch zu allen technologischen Wörterbüchern. Bearbeitet von Julius Rübenach. 2 Theile. 1. Theil. Deutsch-Französisch Wiesbaden 1896. C. W. Kreidel's Verlag. VIII und 306 S. in gr. 8°. Preis 10,65 ℳ.

Die Technik des Eisenbahnwesens ist international im weitesten Sinne des Wortes; aber auch in Verwaltungsfragen sind die Nationen längst aus dem engen Kreise der eigenen Interessen in den der internationalen Verkehrsbeziehungen eingetreten. Für den Techniker Deutscher Sprachgebiete bedingt das in erster Linie die Kenntniss des Englischen und Französischen, während der Verwaltung insbesondere die Kenntniss des Französischen von Nutzen ist. Den letzteren Punkt hat Hirche durch sein Französisches Wörterbuch betont, in technischer Beziehung zeugen eine nicht sehr grosse Zahl vorhandener Wörterbücher von dem Bestreben, beim Studium der Englischen und Französischen Fachlitteratur behilflich zu sein. Der geringen Zahl solcher Wörterbücher entspricht aber, soweit das technische Eisenbahnwesen in Betracht kommt, im allgemeinen auch nur ihre Ergiebigkeit für den Suchenden; ja, man kann sagen, dass man bezüglich des Englischen bisher am besten thut, sich einer der in Englischer Sprache erschienenen Quellen zu bedienen.

Mit Bezug auf das Französische sind wir mit dem Erscheinen der Rübenach'schen Arbeit ein gut Stück weiter gekommen. Sie bezeichnet den allein richtigen Weg, der bei der Aufstellung fremdsprachlicher Fachwörterbücher einzuschlagen ist. Die Auswahl der gebotenen Ausdrücke ist auf ein sorgfältiges Studium der Französischen wie der Deutschen Fachlitteratur gegründet. Rübenach schöpft mitten aus dem Leben, und seine eingehende Kenntniss des Französischen, verbunden mit langjähriger Erfahrung im Eisenbahnwesen befähigten ihn ganz besonders, überall das Treffende auszuwählen und im Ausdruck richtig wiederzugeben. Wie sich der Verfasser bereits bei der Bearbeitung der ersten Auflage seines Werkes der gestellten Aufgabe entledigt hat, lehrt der damalige Erfolg, der darin auch äusserlich zum Ausdruck kam, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Leistung mit einem Preise bedachte; die Presse wie die Verwaltungen spendeten dem Verfasser wohlverdientes Lob, ja sein Werk wurde als bahnbrechend für die ganze Art und Weise bezeichnet, mit der fernerhin ähnliche Aufgaben zu behandeln sind.

Die vorliegende Ausgabe des Werkes — von der zunächst der Deutsch-Französische Theil dargeboten wird — stellt eine vollständige Neubearbeitung der früheren dar. Die letztere besass neben ihren grossen Vorzügen doch auch manche Mängel, wie sie ein Erstlingswerk immer haben wird. Der Verfasser ist bei dem neuen Werk bestrebt gewesen, sie zu beseitigen. In welchem Maasse ihm dies gelungen, vorhandene Lücken ausgefüllt, vorhandenes erweitert wurden, beweist allein schon die Zunahme des äusseren Umfanges. Ist doch die Seitenzahl gegenüber der ersten Ausgabe um die Hälfte vermehrt worden, eine Thatsache, die um so mehr ins Gewicht fällt, wenn man berücksichtigt, dass jede Seite etwa 130—140 Ausdrücke, der ganze hier vorliegende erste Theil des Werkes mehr als 40 000 Ausdrücke enthält. Aus der Reihe der litterarischen Erscheinungen auf beiden Sprachgebieten wurden insbesondere zu Rathe gezogen das technische Organ des Vereins, die Beantwortungen wichtiger technischer Fragen und sonstige Veröffentlichungen des Vereins, Röll's Encyklopädie des Eisenbahnwesens, die Revue générale des chemins de fer, le Génie Civil und insbesondere sämmtliche Bulletins de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer. Alle, auch die neuesten Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues, der Betriebseinrichtungen auf dem Gebiete des Haupt- und Nebenbahnwesens, der Verwaltungsangelegenheiten usw. haben in dem Werke Berücksichtigung gefunden. Da die Elektrotechnik immer weitere Gebiete des Eisenbahnwesens beeinflusst, wurde auch diesem Zweige der Technik eingehende Berücksichtigung zu theil. Ein flüchtiger Blick auf die umfangreicheren Artikel, wie A b t e i l, A b t e i l w a g e n, A r b e i t e r, B e t r i e b, B l a s r o h r, D y n a m o, L o k o m o t i v e, T e l e g r a m m usw. dürfte schon genügen, um zu zeigen, mit welcher Sorge der Verfasser auf gleichmässige Berücksichtigung aller Fächer des Eisenbahnwesens bedacht gewesen ist.

Das Werk beschränkt sich nicht auf die rein eisenbahnfachlichen Dinge. Es greift auch auf verwandte Gebiete hinüber, und man findet auch auf diesen in dem Buche vieles, was in den anderen technologischen Wörterbüchern vergebens gesucht wird. Wie nicht allein auf eine sachlich erschöpfende Behandlung, sondern auch auf die sprachlich korrekte Wiedergabe aller Ausdrücke grosser Werth gelegt wurde, so steht auch mit Bezug auf die Rechtschreibung, namentlich des Französischen das Rübenach'sche Werk den sonstigen ähnliche Zwecke verfolgenden Wörterbüchern voran Im Deutschen ist die dem Duden'schen Wörterbuche zu Grunde liegende Schreibung angewendet worden. Im Verdeutschen hat der Verfasser in richtiger Weise Maass zu halten gewusst.

Ausstattung und Druck des Werkes sind vortrefflich; die Schrift ist dem Sehvermögen des Auges sorgfältig angepasst und sehr klar.

Möge das Werk die wohlverdiente Würdigung finden und denjenigen, welche sich ähnlichen Arbeiten unterziehen, als Vorbild dienen. Es wäre dringend zu wünschen, dass auch das Englische bald einer gleichen Bearbeitung theilhaftig würde, wie sie hier das Französische erfahren hat.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Regierungsrath Dr. G. E g e r. XII. Band. 2. Heft. Breslau 1896. Verlag von J. U. Kern.

Das soeben erschienene Heft enthält 54 Entscheidungen, davon etwa die Hälfte von ausserdeutschen, insbesondere Oesterreichischen und Ungarischen Gerichts- und Verwaltungshöfen. Aus diesen Entscheidungen theilen wir folgende Rechtssätze von allgemeinerem Interesse mit:

1. Der Wegfall der Wittwenrente durch Tod oder Wiederverheirathung der Wittwe lässt die bis dahin geschmälerten Renten der Kinder ihrem ganzen Umfange nach aufleben. (Entsch. des Reichsversicherungsamtes vom 15. Oktober 1894.)

2. Die Bauabnahme durch den bauleitenden Beamten befreit ohne besondere Genehmigung des Bauherrn den Unternehmer diesem gegenüber nicht von seiner Verpflichtung. (Reichsger.-Urth. vom 10. Januar 1895.)

3. Die Verwendung eines gefälschten Civilversorgungsscheines enthält nicht nur eine Uebertretung des § 363 St.-G.-B., sondern zugleich auch ein nach § 287 St.-G.-B. wegen Urkundenfälschung strafbares Vergehen. (Reichsger.-Urth. vom 28. Februar 1895.)

4. Das nicht ausdrücklich durch die Beamten verbotene eigenmächtige Besteigen der Plattform eines in einen zur Abfahrt bereiten Personenzug eingestellten Personenwagens begründet nicht die Einrede eigenen Verschuldens zwecks Ausschliessung der Haftung der Eisenbahn. (Reichsger.-Urth. vom 1. März 1895.)

5. Grundlage des Personenbeförderungsvertrages ist die Verkehrsordnung, davon etwa abweichende Aufdrücke auf den Fahrkarten sind belanglos, da letztere nur Quittungen über den bezahlten Fahrpreis und Legitimationspapiere sind. Die Bemerkung „gültig für alle Züge“ auf den Fahrkarten gibt nicht ohne weiteres das Recht zur Benutzung der D-Züge, die Erhebung einer besondere Platzgebühr ist nicht rechtswidrig. (Urth. des Landger. I Berlin vom 10. Dezember 1894.)

Die Erfahrungen, welche in der Praxis mit dem Internationalen Uebereinkommen und der diesem gleichgebildeten Verkehrsordnung gemacht sind, haben in neuerer Zeit die Litteratur mehr auf diese Gebiete geleitet. In ausführlicher Abhandlung hat Dr. Ritter von Kautsch, Bahnkonzipist in Wien, die Unzulänglichkeit der Bestimmungen des Art. 37 des Internationalen Uebereinkommens dargethan. Die sich schroff

gegenüberstehenden Ansichten über die Werthberechnung bei Beschädigung des Gutes werden eigenthümlicherweise sämmtlich auf die Vorverhandlungen und Motive zum Uebereinkommen gestützt, und doch gewährten keine der beiden einen Anhaltspunkt für die Auslegung. Nach seiner Ansicht sei zunächst der Werth des Gutes am Versandorte unter Zuzählung der gesammten Transportkosten zu Grunde zu legen und dann derjenige des beschädigten Gutes am Empfangsorte zur Empfangszeit in Abzug zu bringen.

Der Auslegung der Verkehrsordnung sind die Arbeiten des Bahnoffizial Dr. Reindl in München über § 74 Abs. 3 und des Amtsrichters W. Coermann über § 37 gewidmet. Während letzterer sich für die Rechtsbeständigkeit der die Haftpflicht der Bahn bezüglich des Handgepäcks beschränkenden Bestimmung ausspricht, greift ersterer die Rechtswirksamkeit der Abs. 3 und 4 des § 74 gegenüber den widersprechenden Artikeln 401 und 429 des Handelsgesetzbuches an.

In neuerer Zeit ist wiederholt, z. B. bei Rosenthal, Gerstner in ihren Handbüchern des Internationalen Frachtrechts, die Ansicht verfochten, die im Art. 402 H.-G.-B. aufgestellte Dispositionsbefugniss sei die einzige, welche dem Absender nach Beginn des Transports noch zustehe. Hiergegen wendet sich Rechtsanwalt Dr. Staub in Berlin in einer Abhandlung, in der er ausführt, dass das Verfügungsrecht des Absenders nur insofern beschränkt sei, als es eine Transporterschwerung zur Folge habe.

Pieper, Geheimer Ober-Regierungs- und vortragender Rath, **Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 und seine Ergänzungen**. Berlin 1896. Verlag von J. Guttentag.

Die Gründung des Norddeutschen Bundes liess alsbald das Bedürfniss nach einem besonderen Beamtenrechte des Bundes hervortreten, dem die Regierung seit 1868 durch verschiedene Gesetzvorlagen gerecht zu werden bestrebt war. Erst nach zahlreichen Wandlungen wurde dasselbe zum Gesetze, das, am 31. März 1873 als Reichsbeamtengesetz erlassen, jetzt noch in Geltung ist. Dasselbe betrifft 1. alle unmittelbar vom Kaiser angestellten und 2. die von den Landesregierungen gemäss Art. 50 der Reichsverfassung ernannten Beamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung.

Der vorliegende umfangreiche — 500 Seiten —, dabei aber doch sehr handliche und praktische Kommentar in der Form der bekannten Guttentag'schen Sammlung ist eine Fortführung des vergriffenen gleichlautenden Werkes vom Reichsgerichtsrath Turnau. Die Arbeit ist auf den neuesten Stand der Rechtsprechung und Rechtslehre gebracht; die bisher erlassenen 13 Ergänzungsgesetze haben die gleiche ausführliche Behandlung erfahren, wie das Beamtengesetz selbst.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Oberingenieure Karl Leybold bei dem Oberbahnamte in München und Julius Hilgard bei der Generaldirektion sind gestorben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Rosenkranz in Stettin ist der Eisenbahndirektion daselbst behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes überwiesen und dem Eisenbahn-Bauinspektor Gutzeit in Stettin die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion 1 daselbst verliehen.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Jonen, bisher in Altona, ist nach Breslau an die Eisenbahndirektion daselbst, und der Eisenbahn-Bauinspektor Liesegang, bisher in Bromberg, nach Stettin als Vorstand der Maschineninspektion 2 daselbst versetzt worden.

Ernannt sind zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor: der Regierungs-Baumeister Bader in Gotha; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor: der Eisenbahn-Verkehrskontroleur Aderkast in Stolp; zu Eisenbahn-Hauptkassenrendanten: der Eisenbahn-Betriebskassenrendant Brab in Breslau und der Eisenbahnsekretär Vierkante in Altona.

Der Regierungsrath Elias, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. März d. J. ab fallen die Züge 42a Schwarza-Blankenburg i. Th. und 45b Blankenburg i. Th.-Schwarza wegen zu geringer Benutzung aus.

Vom gleichen Zeitpunkte ab verkehren die Züge:

41 ab Blankenburg . 6.33,
Schwarza . . . 6.43 bis 6.44,
an Rudolstadt . . 6.54,
40 ab Rudolstadt . . 7.04,
Schwarza . . . 7.14 bis 7.15,
an Blankenburg . 7.25.

Weiter hält Zug 454 vom 1. März d. J. ab in Rodebachsmühle nicht mehr; derselbe fährt durch Rodebachsmühle 12.02, an Tambach 12.08.

Endlich wird Zug 13 Werrabahn ab 1. März d. J. gefahren:

Salzungen . . an 4.54 ab 5.04,
Immelborn . . „ 5.16 „ 5.19,
Breitungen . . × 5.30,
Wernshausen . „ 5.40 ab 5.43,
Wasungen . . „ 5.59 „ 6.01,
Walldorf . . . „ 6.15 „ 6.16,
Meiningen . . „ 6.30.

Vom 1. April d. J. ab soll ausserdem der Zug 519 verkehren:

Corbetha . . . . ab 4.06,
Dürrenberg . . . an 4.17 ab 4.18,
Kötschau . . . . „ 4.27 „ 4.28,
Grosslehna . . . „ 4.38 „ 4.39,
Markranstädt . . „ 4.49 „ 4.51,
Grossmiltitz . . „ 4.57 „ 4.58,
Leutzsch . . . . „ 5.09 „ 5.17,
Gohlis-Möckern . „ 5.23 „ 5.24,
„ -Eutritzsch „ 5.29 „ 5.30,
Leipzig . . . . „ 5.36.

Vom gleichen Zeitpunkte ab verliert der Zug 515 auf der Strecke Corbetha-Leutzsch die Personenbeförderung und fährt ab Corbetha 4.32, Dürrenberg 4.48 bis 4.53, Kötschau 5.07 bis 5.17, durch Grosslehna 5.27, Markranstädt 5.42 bis 5.50, durch Grossmiltitz 5.58, Leutzsch an 6.13; mit Personenbeförderung nur Werktags weiter ab Leutzsch 7.25, Gohlis-Möckern 7.30 bis 7.31, Gohlis-Eutritzsch 7.36 bis 7.37, an Leipzig 7.43.

Erfurt, den 17. Januar 1896. (181J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wegen Umbaues der eisernen Brücken muss vom 20. Februar ab die Strecke Leutzsch-Möckern eingeleisig betrieben werden. Infolge dessen verkehren zwischen Leutzsch und Leipzig bezw. umgekehrt die Züge 135 um 2, 36 um 4 und 210 a um 8 Minuten später, die Züge 438 um 11, 218 um 6 und 445 um 6 Minuten früher als im Fahrplan vorgesehen.

Erfurt, den 22. Januar 1896. (182J)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 5. bis 10. Januar d. J. eingestellt.

Wien, am 17. Januar 1896. (183)

3. Güterverkehr.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die Gültigkeit des mit Ausschreiben vom 17. Mai 1895 eingeführten Frachtsatzes für Soda von Ebensee nach Eger Bayer. St. B. wird bis Ende Dezember 1896 verlängert.

München, im Januar 1896. (184)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 werden die Artikel „Kalkmehl und Muscheln" bezw. „Bergkieserit" in die Waarenverzeichnisse des Rohstofftarifs und Düngekalktarifs bezw. des Kalitarifs im direkten Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. etc. aufgenommen.

Darmstadt, den 17. Januar 1896. (185)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen im Nordwestdeutsch-Linksrheinischen Gütertarif. Am 1. Februar d. J. wird die Station Tönning des Direktionsbezirks Altona in den vorgenannten Ausnahmetarif aufgenommen.

Die Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 18. Januar 1896. (186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif; Theil III Heft 4 vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern). Mit Wirksamkeit ab 1. Februar 1896 wird die Station Opocno der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Tarif aufgenommen.

München, im Januar 1896. (187)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 ab treten die im Theil II a Heft 3 des Deutsch-Französischen Gütertarifs eingestellten Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Ampfing, Bernried, Grosshesselohe, Iphofen, Kirchenlaibach, Lohhof, Lohr a/M., Mellrichstadt, Münchberg, Neuoffingen, Neustadt a. d. A., Neustadt a. d. S., Obergriesbach, Oberwernn, Pfarrkirchen, Pocking, Schna-

belwaid, Schnaittach, Schwarzenfeld, Steinach und Weissenhorn ohne Ersatz ausser Kraft.

Strassburg, den 18. Januar 1896. (188)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien) Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird in den im Tarifheft 1 b vom Theile II des Französisch-Deutschen Verbandsgütertarifs (über Belgien) enthaltenen Ausnahmetarif 6 für Roheisen aller Art usw. die Station Niederdreisbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit den Frachtsätzen von 10,36 Frcs. für 1 000 kg nach Jeumont (Erquelinnes) und von 10,69 Frcs für 1 000 kg nach Blanc-Misseron (Quiévrain) aufgenommen.

Köln, den 18. Januar 1896. (189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Februar l. J. treten für Erze zwischen Königshütte O/S. und Morgenroth einerseits, Jawiszowice, Libiac sowie Wadowice andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau. den 20. Januar 1896. (190)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Februar l. J. kommt für die Beförderung von Fabriksalz bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Klausaschacht nach Petrowitz K. F. N. B. ein Frachtsatz von 81 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 18. Januar 1896. (191)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Februar l. J. wird die Station Ratibor in den Ausnahmetarif 13 (Schwefelsäure) und werden die Stationen Kattowitz, Königshütte O S., Ratibor und Schwientochlowitz in den Ausnahmetarif 26 (Salzsäure) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 23. Januar 1896. (192)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 17. v. Mts. auf den 1. Februar l. J. angekündigte neue Tarifheft II F. für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und der Ostschweiz anderseits wird voraussichtlich erst am 1. März l. J. in Kraft treten. Die seitherigen Tarifhefte II F und III F bleiben bis dahin bestehen.

Karlsruhe, den 21. Januar 1896. (193)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Zell-Romrod der Oberhessischen Eisenbahnen und Heidingsfeld der Badischen Staatseisenbahnen — 173 km ein direkter Frachtsatz für Spezialtarif III mit 0,50 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 20. Januar 1896. (194J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Europäischem Stammholz, ferner Hopfenstangen und Telegraphenstangen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen der Station Eutritzsch und einer Anzahl von Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen treten am 10. Februar 1896 ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und durch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt wird.

Magdeburg, den 21. Januar 1896. (195)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a. M. usw. Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 b (für Stammholz) im Verkehre zwischen Dutzendteich, Fürth, Nürnberg C. B. und Nürnberg O. B. einerseits und Mannheim H. L B andererseits werden mit sofortiger Wirksamkeit ermässigt. Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

München, im Januar 1896. (196)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Der neue Gütertarif für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandsverkehr — vergl unsere Bekanntmachungen vom 15. November und 28. Dezember vorigen Jahres — ist nunmehr erschienen und kann zum Preise von 1,50 ℳ von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, am 18. Januar 1896. (197)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. werden die Stationen Pinneberg und Wedel des diesseitigen Bezirks, sowie die Station Neustadt in Mecklenburg der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Tarif vom 15. April 1893 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen sowie die Deutsche Levantelinie in Hamburg.

Altona, den 18. Januar 1896. (198)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. In den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzinfusorienerde und Braunkohlenbrikets zwischen Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen und anderer Belgischen Bahnen, sowie der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits vom 1. August 1891 werden die Stationen der Belgischen Staatsbahnen Gilly-Haies (Vallées) mit den Frachtsätzen der Station La Planche und Le Vieux-Campinaire, Le Vieux-Campinaire (Bois communal de Fleurus), Le Vieux-Campinaire (Nord de Gilly) und Le Vieux-Campinaire (Puits du Marquis des Houillères unies) mit den Frachtsätzen der Station Châtelineau-Châtelet aufgenommen.

Köln, den 22. Januar 1896. (199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wiener Verbindungsbahn. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Mai 1894. Mit Gültigkeit ab 1. März 1896 gelangt zum Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (gültig vom 1. Mai 1894) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen;
II. Aufhebung des Ausnahmetarifes III;
III. Aenderung bezw. Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes V in Relationen der Donau-Uferbahn;
IV. Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 30 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 17. Januar 1896. (200)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1896 tritt für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. je ein besonderer neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, in Kraft, enthaltend: „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der genannten Bezirke, sowie für den Verkehr von diesen Stationen nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen."

Durch diese neuen Tarife werden aufgehoben:

1. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Verkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg vom 1 April 1894 nebst Nachtrag, sowie das Berichtigungsblatt vom 1. April 1894;
2. der seit dem 1. April 1890 gültige Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, enthaltend Preisberechnungstafeln für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. nebst allen Nachträgen, Ergänzungs- und Berichtigungsblättern;
3. der seit dem 1. April 1889 gültige Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, enthaltend Tariftafeln für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. nach Stationen

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite IV.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 2. Jahrgang 1896. Berlin, am 25. Januar 1896.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	24	1	Sack	Heede —	12,5	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
2	A G	—	1	Rolle	Walzblei —	106	2	Speldorf	K. E.-D. Essen	
3	{ A H u. E P Vorsicht }	1636	1	Kiste	Kassenblocks —	25	3	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
4	A M	100	2	Pack	8 Stühle —	31	4	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
5	B	—	1	Sack	Hafer —	40	5	Kiel	K. E.-D. Altona	
6	B	332	1	„	Holzschuhe —	17	6	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
7	B & Co.	13134	1	Kiste	Porzellan —	53	7	Hannover N	K. E.-D. Hannover	
8	B G	2007	2	Pack	Bretter —	22	8	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
9	Bn	20623	1	Wagen	Kohlen —	10 860	9	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
10	B P W	18	1	Oelfass	leer —	19	10	Posen	K. E.-D. Posen	
11	C	251	2	Stück	eis. Roste —	3	11	Driesen-Vord.	K. E.-D. Bromberg	
12	C B	579	1	Sack	Reis —	51	12	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
13	C F R	6146	1	Kiste	? —	29	13	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
14	D	10	10	Stück	Eisenblechplatten —	38	14	Rheda	K. E.-D. Hannover	{ auf d. Strecke gefunden.
15	E B	2777	1	Kollo	Sägeblätter —	23	15	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
16	E H	188	1	Ballen	Leder —	43	16	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
17	E M	10406/7	2	Kisten	leer —	—	17	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
18	F	439	1	Fass	Butter oder Schmalz	57	18	Hamburg H.*)	K. E.-D. Altona	*) Eilg. Vers.
19	F	6427	1	Kiste	? —	49	19	Wanne	K. E.-D. Essen	
20	F	—	2	—	Ofenplatten —	10	20	Darmstadt	HessischeLudwigsb.	
21	F B	3188	1	Kiste	{ 1 feine eis. Kaminthüre, 1 gusseis. Ofeneinsatz }	29	21	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
22	F L	5	1	„	leer —	3,5	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	
23	G	339	1	Kübel	Käse —	60	23	Duisburg	K. E.-D. Essen	
24	G A	—	1	—	1. Essigfass —	—	24	Posen	K. E.-D. Posen	
25	{ G F }	78208	1	Kiste	? —	20	25	Hagen i. W.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: { Mombach-Mainz-Hagen i. W.
26	H	—	1	Sack	alte Teppiche —	?	26	Karlsruhe	Badische Stsb.	
27	H B	10357	1	Pack	leere Kisten —	39	27	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
28	H H	2	1	Sack	Kartoffeln —	52	28	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
29	{ HR & A }	—	2	—	Kupferblöcke —	16	29	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	
30	{ [H W] }	6003	1	Kiste	Lampen —	218	30	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
31	H W C K	2	1	—	1. Fleischkorb —	12	31	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
32	J F	3128	4	Pack	Eisentheile —	151	32	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
33	J L	4269	1	Kiste	eis. Ventil —	13,5	33	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	{ beschr.: Lüneburg.
34	K	—	1	Kollo	Rostkorb —	5	34	Worms	HessischeLudwigsb.	
35	K	10	1	Korb	leer —	1,5	35	Brüel	Meckl. Friedr. Frzb.	
36	K	1/4	4	—	Kammräder —	17	36	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
37	K	2	1	Sack	Lumpen —	20	37	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
38	{ K E D M D }	—	1	—	{ eis. Tragfeder zu einem Eisenbahnwagen }	62	38	Minden	K. E.-D. Hannover	
39	{ K E D F St Wr }	—	1	—	Kette —	?	39	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
40	L	8381	1	Kiste	optische Instrumente	31	40	{ Darmstadt Hptbhf. }	Main-Neckarbahn	
41	L E B	8267	1	„	Petroleumbehälter —	30	41	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
42	L G	4974	1	Gebinde	leer —	9	42	Waren	Meckl. Friedr. Frzb.	
43	M C	4	1	—	Korbkanne —	6	43	Karlsruhe	Badische Stsb.	
44	M M	13	1	Kiste	Eiercognac —	12	44	Freiburg	„	
45	N F	8	1	—	Schwefelschnitten —	19	45	„	„	
46	O	283	1	Ballen	alte Wollsäcke —	129	46	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
47	O weiss	—	1	Bund	Ofenringe —	10	47	Herford	K. E.-D. Hannover	
48	O A	—	1	Sack	Wallnüsse —	41,5	48	Bremen	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	O G	1410	1	Ballen	gefüllt —	15	49	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
50	P C	7353	1	Gestell	Draht —	36	50	Mainz	„	bez.: Mainz.
51	P H P H	458 3722	2	Kolli	Papier —	91 75	51	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
52	R	4	1	—	eis. Rohr —	5	52	Spandau	K. E.-D. Berlin	
53	R B	I	1	Koffer	(schwarzer) —	21	53	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
54	S	72/73	2	Säcke	getrocknete Pflaumen	160	54	Bremen	K. E.-D. Hannover	
55	S	—	1	Pack	Kalbfelle —	40	55	Altona	K. E.-D. Altona	
56	S G	—	1	Kollo	Gasofen —	40	56	Worms	HessischeLudwigsb.	
57	S M	1012	1	Fass	Sauerkraut —	29	57	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
58	T	7665	1	Ballen	4 Rollen grobes gedrucktes Leinen	46	58	Mülheim a/Rhr.	„	
59	T T	9878	1	Kiste	gefüllt —	8	59	Mainz	HessischeLudwigsb.	
60	U	267	2	—	Kinderstühle —	7	60	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
61	W	7	1	Kiste	leer —	8,5	61	Bremen	K. E.-D. Hannover	bez.: Mannheim.
62	W A M	17993	1	„	gefüllt —	26	62	Mannheim N. V.	HessischeLudwigsb.	
63	W B B	2172	1	Kollo	Schneidezeug —	6	63	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
64	W H	1583	1	Korb	Eisenwaare —	35	64	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
65	W N A B	71 1935	2	Kisten	leer —	22	65	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
66	W W	—	1	—	Wagenplan —	—	66	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
67	Altling Newyork W.	97	1	—	Flinte —	8	67	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
68	J Aschaffenburg J	—	1 3	— —	Ofenuntersatz Roste	41,5	68	Seligenstadt a/M.	HessischeLudwigsb.	
69	B Bremen & P.	202	4	Pack	Jutegarn —	102,5	69	Bremen	K. E.-D. Hannover	
70	B. Brucker	—	1	Kiste	leer —	19	70	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
71	M. Chlebowski Thorn	—	1	„	Damenkleid, Stoffe, Schuhe, Herrenkragen, Stulpen	24	71	Posen	K. E.-D. Posen	
72	Feldschlösschen	3802	1	Fass	leer —	10	72	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
73	Stat. H . . . burg	—	1	—	eis. Pferdebaum —	?	73	Preetz	K. E.-D. Altona	
74	Mühlenbauanstalt	29	1	—	Decke —	—	74	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
75	Oberhausen	2150	1	Pack	4 Tischfüsse —	9	75	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
76	Rizi-Bräu	19248	1	Bierfass	leer —	22	76	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
77	Patzenhofer	3388	1	—	l. Bierfass —	—	77	Posen	K. E.-D. Posen	
78	HR Hannover	3249	1	Kiste	Packheu —	41	78	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Cassel O.-Hannover.
79	W. Strauss Zürich	—	1	Bund	3 Stck. l. Körbe —	6	79	Basel	Badische Stsb.	
80	F. Wichnitz	—	1	—	l. Milchkanne —	—	80	Rosenberg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
81	—	I	1	Block	Zinn —	13	81	Kiel	K. E.-D. Altona	
82	roth	II	1	Tafel	Eisenblech —	43	82	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
83	—	66	1	Pack	3 leere Körbe —	3	83	Wanne	K. E.-D. Essen	
84	—	1363 1364	2	—	Eisenbleche —	246	84	Essen B. M.	„	
85	(Gepäckschein)	339	1	Karton	2 bl. Reithosen, 1 karirte Reithose, 1 bl. Tuchhose, 1 blaue Weste, 7 Unterhosen, 3 woll. Hemden (Tricot), 5 Oberhemden (leinene), 4 Taschentücher, 3 Kravatten, 1 Paar Strümpfe, 1 Damenstiefel	11	85	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
86	—	900 2800	1	—	Eisenplatte —	68	86	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
87	— P —	237,0 132 1400 55×8	1	—	Eisenplatte —	49	87	Gütersloh	„	auf der Strecke gef.
88	—	3052	1	—	eis. Bremsentheil —	23	88	Hannover N.	„	
89	—	9553	1	Fass	leer —	8	89	Breslau Bs.	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
90	S	27470	1	Kiste	Käse —	—	90	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
91	—	—	1	—	Achsbuchsuntertheil	22	91	Lauban	K. E.-D. Breslau	
92	—	—	1	Packet	24 Stück Bilderbücher, 5 Geldsäckchen mit Bügel	1,5	92	Speldorf	K. E.-D. Essen	
93	—	—	1	Ring	Bleirohr —	64	93	Dortmund Rh.	"	
94	—	—	1	—	Bufferscheibe mit Stange	—	94	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
95	—	—	1	Kollo	2 broncirte eis. Bügel	4,5	95	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	2	—	beschädigte gusseis. Dachfenster	40	96	Duisburg	K. E.-D. Essen	
97	—	—	1	Pack	kl. Deckel —	1	97	Mochbern	K. E.-D. Breslau	1 Dtzd. aus Milchglas.
98	—	—	1	—	Eisenbahnrad*) —	—	98	Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	*) Holzmodell.
99	—	—	1	Partie	Eisenbahnschienen (alte)	—	99	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	**)
100	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	37	100	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
101	—	—	1	Kiste***)	alte Eisenwaaren —	35	101	Hannover N.	"	***) blau gestrichen.
102	—	—	1	Kiste	ger. Fische —	12	102	Berlin Nh.	K. E.-D. Berlin	
103	—	—	1	Stab	Flacheisen —	13	103	Duisburg	K. E.-D. Essen	
104	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	—	104	Hattingen	"	
105	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8	105	Bremen	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	9	Stäbe	Flacheisen —	60	106	Worms	Hessische Ludwigsb.	
107	—	—	1	Korb	Glasballon —	77	107	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	ansch. mit Säure gefüllt.
108	—	—	1	Pack	Gusseisentheile —	1	108	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
109	—	—	1	—	Gusstheil, rund geformt	5	109	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
110	—	—	10	Kolli	Gusstheile —	—	110	Karlsruhe	Badische Stsb.	
111	—	—	1	Sack	Gyps? —	142	111	Biberach-Zell	"	
112	—	—	2	—	Herdfüsse —	2	112	Worms	Hessische Ludwigsb.	
113	—	—	1	—	eis. Kammrad —	11	113	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
114	—	—	1	—	Kette†) —	—	114	Meiderich	K. E.-D. Essen	
115	—	—	3	Stück	Kinderstühle —	—	115	Breslau Bs.	K. E.-D. Breslau	
116	—	—	1	—	eis. Kippenplatte —	2	116	Neisse	"	
117	—	—	1	Kiste	alte Kleider —	21	117	Darmstadt Hptbhf.	Main-Neckarbahn	
118	—	—	1	Bund	6 eis. Kohlenlöffel —	2	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	2	—	leere Körbe —	12	119	Hamburg H.††)	K. E.-D. Altona	††) Eilg.
120	—	—	2	Pack	4 leere Körbe —	22	120	Borken i. W.	K. E.-D. Essen	
121	—	—	1	—	l. Korbkanne —	10	121	Jagstfeld	Badische Stsb.	
122	—	—	1	—	l. Korbflasche —	11	122	Worms	Hessische Ludwigsb.	
123	—	—	1	—	Kreuzhaue —	4	123	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
124	—	—	1	—	Kuchenbrett —	3,5	124	Basel	Badische Stsb.	
125	—	—	1	—	Kuppelspindel —	—	125	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
126	—	—	1	Sack	Lumpen —	10	126	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
127	—	—	2	Stück	Maschinentheile —	33	127	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
128	—	—	1	Kollo†††)	9 kl. Medizinflaschen	1	128	Harsum	K. E.-D. Hannover	†††) in Stroh.
129	—	—	1	Rolle	Messingblech —	27,5	129	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
130	—	—	1	—	hölz. Modell zu einer Roste oder einem Gitter	2,5	130	Minden	K. E.-D. Hannover	
131	—	—	10	—	eis. Muffen —	—	131	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
132	—	—	1	Stück	Ofenrohr —	2	132	Basel	Badische Stsb.	
133	—	—	1	—	Ofenthürschieber —	1	133	Freiburg	"	
134	—	—	1	Bund	Ofentheile —	15	134	Heidelberg	"	
135	—	—	1	Sack	Papierspäne —	8,5	135	Gr.-Heringen	K. E.-D. Erfurt	
136	—	—	1	—	alter Privatplan —	—	136	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
137	—	—	1	Reisekorb	(aus weissen Weiden, 90 cm lang, 70 cm hoch)	56	137	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
138	—	—	10	Bund	Reisigbesen —	?	138	Karlsruhe	Badische Stsb.	
139	—	—	1	Kollo	Rost —	1	139	Worms	Hessische Ludwigsb.	
140	—	—	2	—	eis. Roste für Rundofen	8,5	140	Heidelberg	Badische Stsb.	
141	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	14	141	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	Pack	4 Rundeisenstangen mit 4 Mutterschrauben	—	142	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	

**) In dem als leer eingegangenen offenen Wagen 26253 Berl. überzählig vorgef.

†) An beiden Enden Haken u. zwischen je ca. 11 kleinen Gliedern ein grösserer Ring. Auf der Kette lassen sich folgende Buchstaben entziffern B L E M O N J C F B 8.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
143	—	—	1	Stück	Rundstahl	6	143	Wanne	K. E.-D. Essen	
144	—	—	1	—	Sackkarren	14	144	Jagstfeld	Badische Stsb.	
145	—	—	1	Sack	neue Säcke	33	145	Mannheim	„	
146	—	—	2	Pack	71 alte Säcke	57	146	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	Stück	eis. Schiene	—	147	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
148	—	—	1	Paar	Schneeschuhe	—	148	Berlin Fri.	K. E.-D. Berlin	
149	—	—	1	Stange	Stahl	9	149	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	
150	—	—	1	Bund	Stahl	39	150	Pforzheim	Badische Stsb.	
151	—	—	2	Stangen	Stahl	14	151	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	Stange	Stahl	20,2	152	Bremen	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	1	Stück	eis. Träger	350	153	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
154	—	—	1	Kübel	Wagenfett	28,5	154	„	„	
155	—	—	1	Pack	6 Waschbretter	13	155	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
156	—	—	1	—	eichener Waschständer	2,5	156	Obernigk	K. E.-D. Breslau	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	100	1	Kiste	Speck	?	1	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
2	C S S	5102	1	Ballen	Gewebe	17,5	2	Opladen	„	
3	D E	8949	1	Kiste	?	32	3	Köln-Deutz	„	
4	D H C	431	1	Fass	Terpentin	190	4	Barmen	„	
5	E	—	1	Säckchen	verzinnte Dachhaken	8	5	Düsseld.-Derend.	„	
6	E B	3728	1	Fass	leer	?	6	Elberfeld	„	
7	E W C	602	1	„	leer	?	7	„	„	
8	E W	—	1	Ballen	Baumwolle	9	8	Düsseld.-Derend.	„	
9	F S	—	1	Kollo	eisernes Rohr	8	9	Grossenbaum	„	
10	F G	3366	1	„	Blumenständer	7	10	Düsseld.-Derend.	„	
11	G C	2713	1	Ballen	Leinen	46	11	Holzwickede	„	
12	G E	298	1	Fass	leer	?	12	Elberfeld	„	
13	H roth	—	2	Kolli	gusseis. Krämme	47	13	Düsseldorf-Bilk	„	
14	J I T	4	1	Ring	Draht	6	14	Düsseld.-Derend.	„	
15	L S E	47532	1	Stück	Kinderwagen	13	15	Elberfeld	„	
16	M	1948	1	Bund	Stahl	17	16	„	„	
17	M	2	1	Kollo	Riemenscheibe	30	17	Barmen	„	
18	P R	2392	1	Ballen	Tapeten	42	18	Wald	„	
19	S A	3103	1	Kiste	altes Küchen- und Hausgeräth	30	19	Elberfeld	„	
20	W	3979	1	„	Ofenaufsätze	28	20	Remscheid	„	
21	W W	4228	1	„	Bügeleisen	80	21	Elberfeld	„	
22	G. Schmidt	—	1	—	Bindekette	—	22	Wetter (Ruhr)	„	
23	Schmidt	—	1	Gebund	Flacheisen	89	23	Düsseld.-Derend.	„	
24	Barmen	1. 6. 8. 9 10. 23. 25	7	Pack	Falzleisten f. Bürsten	82	24	Barmen	„	
25	weisser Strich	—	1	Stück	Stahl	2	25	Creuzthal	„	
26	—	—	1	„	Aschenkasten	1,5	26	Opladen	„	
27	—	—	2	„	Bretter	9	27	Elberfeld	„	
28	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	15	28	Herdecke-Vorh.	„	
29	—	—	1	Bürde	flacher Eisendraht	56	29	Velbert	„	
30	—	—	1	Sack	Erbsen	90	30	Elberfeld	„	
31	—	—	1	Stange	⊔-Façoneisen	20	31	Düsseld.-Derend.	„	
32	—	—	16 1	Stück Pack	Gussrohre Ofenring	64 5	32	Remscheid	„	
33	—	—	1	Kollo	Kinderwagen	18	33	Deutzerfeld	„	
34	—	—	1	Stück	Puppenwagen	—	34	Hagen	„	
35	—	—	1	Ballen	Putzwolle	45	35	Düsseld.-Derend.	„	
36	—	—	1	Bund	Stabeisen	98	36	Remscheid	„	
37	—	—	2 1	Kolli Fass	Sessel leer	10 —	37	Elberfeld	„	
38	—	—	1	Kiste	Umzugsgut (Porzellansachen)	54	38	Düsseld.-Derend.	„	

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, nebst allen Nachträgen und Berichtigungsblättern.

In den Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen für den Binnen- und direkten Staatsbahnverkehr treten Aenderungen nicht ein.

Die in die drei neuen Tarife aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Bromberg, den 18. Januar 1896. (201)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Danzig u. Königsberg i. Pr.

5. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Schreib- und Zeichenmaterialien für das Rechnungsjahr 1896/97 mit Vorbehalt der Ausdehnung auf weitere Jahre soll öffentlich verdungen werden.

Angebote, welche beliebig auf einzelne oder mehrere Materialien abgegeben werden können und zu welchen das den Bedingungen beigegebene Verzeichniss zu benutzen ist, sind bis

Dienstag, den 18. Februar 1896, Vormittags 10 Uhr

mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien“ versiegelt und kostenfrei an unser Rechnungsbüreau hierselbst, am Bahnhof 23, zu senden. Dieselben haben jedoch nur dann Gültigkeit, wenn denselben die zum Zeichen der Anerkennung unterschriftlich vom Anbieter vollzogenen Bedingungen beigefügt sind.

Die Eröffnung der Angebote findet am bezeichneten Tage Vormittags 11 Uhr in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen Bedingungen und Nachweisung zu den Angeboten zur Einsichtnahme aus und können auch von dort gegen Einsendung des Betrages von 1 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 21. Januar 1896. (202)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nr. 9. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Januar 1896.

Inhalt:

Die neue Organisation der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich. Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Dezember 1895. Sonntagsruhe. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Projekte. Preussische Staatseisenbahnen. Pfälzische Bahnen. Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen. Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen. Elektr. Beleuchtung von Eisenbahnwagen. Gesellschaft für elektr. Unternehmungen. Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Güterverkehr. 3. Personen- und Gepäckverkehr. 4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die neue Organisation der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das „Reichs-Gesetzblatt" vom 21. d. Mts. veröffentlicht, wie bereits in Nr. 8 S. 73 d. Ztg. kurz gemeldet, die „Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. d. Mts., betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Erlassung eines neuen Organisationsstatuts für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern". Die Kundmachung lautet:

Seine K. und K. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. d. Mts. die Errichtung eines Eisenbahnministeriums Allergnädigst zu genehmigen geruht.

Mit derselben Allerhöchsten Entschliessung haben Seine Majestät dem unten folgenden Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

In Gemässheit dieser Allerhöchsten Entschliessung hat das Eisenbahnministerium seine Wirksamkeit mit 19. d. Mts. aufgenommen.

Mit diesem Zeitpunkte wurden die sämmtlichen bisher dem Handelsministerium zugewiesenen Agenden des Eisenbahnwesens aus dem Wirkungskreise dieses letzteren Ministeriums ausgeschieden und sind an das Eisenbahnministerium übergegangen.

Von dem gleichen Zeitpunkte an wurden die betreffenden Amtsabtheilungen des Handelsministeriums, die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dem Eisenbahnminister unterstellt, welcher die erforderlichen Vorkehrungen treffen wird, damit das neue Organisationsstatut mit 1. August d. J. voll in Wirksamkeit trete.

Glanz m. p. Guttenberg m. p.

Die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und das Organisationsstatut ist vom Kaiser am 15 d. Mts. genehmigt, der Eisenbahnminister am 17. d. Mts. ernannt worden und hat letzterer am 19. d. Mts. sein Amt angetreten.

Das neue Organisationsstatut wird, wie in der Kundmachung der Minister ausgesprochen ist, am 1. August d. J. in Wirksamkeit treten (an Stelle des Statuts vom Jahre 1884 mit Abänderungen vom Jahre 1891).

Es ist somit für Oesterreich eine oberste Centralstelle speziell für das Eisenbahnwesen geschaffen worden, ähnlich wie solche für Preussen in dem Ministerium für öffentliche Arbeiten besteht. Alle das Eisenbahnwesen betreffenden Agenden, welche bisher in das Ressort des Handelsministeriums fielen, sind (einschliesslich der stets unter der Verwaltung der Staatsbahnen gestandenen Bodenseeschifffahrt*) auf das neue Eisenbahnministerium übertragen worden.

Dasselbe hat die oberste einheitliche Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Oesterreichischen Eisenbahnwesens. Es bildet die oberste Instanz der Staatsbahnverwaltung und die oberste Aufsichtsbehörde für die Privatbahnen.

Durch die Aufhebung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, deren wichtigste Befugnisse dem neuen Eisenbahnministerium vorbehalten sind, ist dasselbe zur ausschliesslichen Centralinstanz**) des Oesterreichischen Staatsbahnwesens gemacht worden.

*) Die Angelegenheiten, welche das Fluss- und Schifffahrtwesen im übrigen betreffen, sowie die sonstigen Kommunikationsangelegenheiten bleiben im Ressort des Handelsministeriums.

**) Bisher war der Präsident der Generaldirektion dem Handelsminister direkt unterstellt, welcher in gewissen Fällen die oberste Instanz bildete. Es waren also 3 Instanzen vorhanden: die Betriebsdirektionen, die Generaldirektion und der Handelsminister, während die neuen Direktionen unmittelbar unter dem Eisenbahnminister stehen.

Während dem Eisenbahnministerium alle Agenden, bei welchen besonders wichtige Interessen in Frage kommen, die Aufstellung der organisatorischen Grundnormen für alle Dienstzweige usw. zugetheilt sind (siehe §§ 5 und 6 des nachstehenden Statuts), ist die lokale Verwaltung vollständig und in weit grösserem Umfang und in weit grösserer Selbständigkeit als den bisherigen Betriebsdirektionen den neuen Staatsbahndirektionen übertragen (deren Wirkungskreis ist in §§ 12–17 des Statuts, siehe besonders § 17 unter Nr. 1—33, genau angegeben). Dieselben stehen jedoch in instanzmässiger Unterordnung unter dem Eisenbahnministerium und kann gegen ihre Verfügungen Beschwerde bei letzterem erhoben werden.

Für die Besorgung des lokalen Betriebs- und Baudienstes sind getrennte Dienststellen: die Bahnerhaltungssektionen, die Bahnstationsämter und die Bahnbetriebsämter, die Heizhaus- und Werkstättenleitungen und die Material-Magazinleitungen geschaffen worden. Dem Eisenbahnministerium ist es aber vorbehalten, in speziellen Fällen mehrere oder alle diese Dienststellen in eine Dienststelle zu vereinen, welche dann den Namen Betriebsleitung erhält.

Unmittelbar unter dem Ministerium steht auch das neu errichtete Central-Wagendirigirungsamt, welches über den gesammten Wagenpark der Staatsbahnen zu disponiren hat. Für die ebenfalls unmittelbar unter das Ministerium gestellten Eisenbahn-Bauleitungen bleiben im allgemeinen die bisher für dieselben bestehenden Bestimmungen maassgebend (siehe § 18 des Statuts).

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bleibt auch nach der neuen Organisation als Aufsichtsbehörde über den Bauzustand und den Betrieb der Eisenbahnen bestehen, deren Befugnisse werden auch auf die Staatsbahnen ausgedehnt (§ 8 des Statuts). Das begutachtende Institut des Staatseisenbahnrathes bleibt bestehen und sind Beiräthe auch für die Staatsbahndirektionen in Aussicht genommen (siehe § 11 des Statuts).

Wir theilen nunmehr nachstehend den vollständigen Wortlaut des neuen Organisationsstatuts mit.

I. Gliederung der staatlichen Eisenbahnverwaltung im allgemeinen.

Oberste einheitliche Leitung durch das K. K. Eisenbahnministerium.

§ 1. Die oberste staatliche Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahnwesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie insbesondere die oberste einheitliche Verwaltung der vom Staate selbst auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschliesslich der Oesterreichischen Trajektanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee, wie auch endlich die oberste Leitung des Staatseisenbahnbaues erfolgt durch das neu errichtete „K. K. Eisenbahnministerium".

Für das Eisenbahnministerium hat im allgemeinen und insoweit nicht durch die gegenwärtige Organisation ausdrücklich anderes bestimmt ist, der allen Ministerien gemeinsame Wirkungskreis zu gelten

Dasselbe hat fortgesetzt die Hebung und Vervollkommnung des vaterländischen Eisenbahnwesens im Auge zu behalten und alle ihm zu diesem Zwecke geeignet erscheinenden administrativen Maassnahmen zu treffen bezw. zu veranlassen.

Im Mobilisirungsfalle entsendet das Eisenbahnministerium die für die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung erforderlichen Organe in die Central-Eisenbahntransportleitung.

Dem Ministerium für die lokale Verwaltung der Geschäfte der Staatseisenbahn-Verwaltung unmittelbar untergeordnete Dienststellen: K. K. Staatsbahndirektionen, K. K. Eisenbahn-Bauleitungen.

§ 2. In unmittelbarer instanzenmässiger Unterordnung unter das Ministerium bestehen zur Leitung des lokalen Betriebsdienstes auf den im § 1 bezeichneten, vom Staate betriebenen Eisenbahnen, einschliesslich der Oesterreichischen Trajektanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee, innerhalb räumlicher Bezirke, die in einer die völlige Beherrschung des Dienstes ermöglichenden Ausdehnung thunlichst nach Hauptverkehrsrouten gebildet werden, besondere Dienststellen, welche die Bezeichnung „K. K. Staatsbahndirektion" führen.

Die Orte, an welchen Staatsbahndirektionen zu errichten sind, sowie deren Bezirke werden mit Allerhöchster Genehmigung vom Eisenbahnministerium bestimmt.

Zur Bauausführung neuer, auf Staatskosten herzustellender Eisenbahnen, sowie besonders umfassender Neubauten auf den schon im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen werden „K. K. Eisenbahn-Bauleitungen" bestellt, welche gleichfalls dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstehen, sofern nicht von letzterem im einzelnen Falle die Unterstellung der Eisenbahn-Bauleitung unter eine Staatsbahndirektion bestimmt wird.

Unterste Dienststellen zur Besorgung des lokalen Betriebs- und Baudienstes.

§ 3. In Unterordnung unter die Staatsbahndirektionen wird der lokale Betriebsdienst auf den im § 1 bezeichneten, vom Staate betriebenen Eisenbahnen mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im allgemeinen unter Trennung der Hauptdienstzweige von einander durch nachstehende, als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

a) der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst einschliesslich derjenigen Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die „K. K. Bahnerhaltungssektionen";
b) der Verkehrs- und kommerzielle Dienst durch die „K. K. Bahnstationsämter" (Haltestellen), welche bei besonderer dienstlicher Wichtigkeit oder grösserer Verkehrsbedeutung und insbesondere, sofern sie Domizilstation eines zahlreicheren Personals sind, die Bezeichnung „K. K. Bahnbetriebsamt" erhalten;
c) der Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits durch die „K. K. Heizhausleitungen", andererseits durch die „K. K. Werkstättenleitungen";
d) der Materialdienst durch die „K. K. Material-Magazinleitungen".

Dem Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, soweit besondere lokale oder ökonomische Bedürfnisse es wünschenswerth erscheinen lassen, insbesondere für einzelne im Betriebe der Staatseisenbahn-Verwaltung befindliche Lokalbahnen oder auch für sonstige einzelne Theilstrecken, namentlich solche, die mit dem Hauptnetze nicht in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, in Ansehung der Organisirung des untersten lokalen Betriebsdienstes Abweichungen von den vorstehenden Bestimmungen eintreten zu lassen.

Insbesondere können in solchen Fällen in Unterordnung unter die Staatsbahndirektionen besondere „K. K. Betriebsleitungen" als unterste Dienststellen des lokalen Betriebsdienstes mit einem fallweise festzusetzenden, auf mehrere oder alle Dienstzweige und die ganze betreffende Bahnlinie sich erstreckenden Wirkungskreise errichtet werden.

Zur unmittelbaren Leitung der Trajektanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee besteht in Unterordnung unter jene Staatsbahndirektion, der das anschliessende Bahnnetz untersteht, eine eigene „K. K. Schifffahrtsinspektion in Bregenz".

Die Eisenbahn-Bauleitungen werden eventuell für die einzelnen Baustrecken nach Bedarf in „K. K. Eisenbahn-Bausektionen" untergetheilt.

II. Ministerium.

Gliederung des Ministeriums.

§ 4. Das Eisenbahnministerium wird den Anforderungen des Dienstes entsprechend in Sektionen gegliedert.

Letztere werden in gleicher Weise in Departements (Abtheilungen) untergetheilt.

Besonderer Wirkungskreis des Ministeriums.

§ 5. Der besondere selbständige Wirkungskreis des Ministeriums umfasst:

1. die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahn-Staatsverträgen und internationalen Vereinbarungen in Eisenbahnangelegenheiten, sowie die Ueberwachung der Ausführung solcher internationaler Abmachungen;

2. alle Angelegenheiten, welche die Beziehungen der inländischen Eisenbahnen zum Auslande betreffen, soweit dieselben über den regelmässigen Verkehr benachbarter oder doch in direkten Transportbeziehungen stehender Bahnverwaltungen hinausgehen oder eine diplomatische Intervention erfordern, insbesondere auch die Theilnahme an internationalen eisenbahnfachlichen Kongressen und Vereinigungen, welche sich mit der Berathung und Beschlussfassung über allgemeine, den Gesammtorganismus der inländischen Eisenbahnen oder der Staatseisenbahn-Verwaltung berührende Angelegenheiten des Eisenbahnwesens befassen;

3. alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche eine legislative Behandlung erheischen oder für die Gesammtheit der inländischen Eisenbahnen nach einheitlichen Grundsätzen im Verordnungswege zu regeln sind;

4. die Verhandlungen wegen Sicherstellung neuer Staats- oder Privatbahnen in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung, einschliesslich der Vereinbarungen mit betheiligten Landesvertretungen, Konzessionswerbern und Privatinteressenten;

5. die Verhandlungen wegen Ertheilung von Konzessionen zum Bau und Betriebe von Privateisenbahnen nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und dem Gesetze über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, sowie nach den hierüber etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen;

6. alle Verhandlungen, welche die Uebernahme bestehender oder erst herzustellender Eisenbahnen in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates zum Gegenstande haben, sowie die Durchführung diesfälliger Vereinbarungen;

7. die Bewilligung, resp. Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und die Anordnung der Bauausführung neuer Bahnen durch Staatsorgane;

8. die Genehmigung der generellen und Detailprojekte, dann der Begehungsoperate und der sonstigen der staatlichen Entscheidung unterliegenden Bauoperate für neu herzustellende Staats- und Privatbahnen, sowie für Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Linien, bezüglich der letztangeführten Bauanlagen auf Staatsbahnen jedoch nur nach Maassgabe des speziellen Vorbehaltes für besonders hervorragende oder umfassende, sowie für militärisch besonders wichtige Herstellungen;

9. die Fällung aller jener Entscheidungen, sowie jene Amtshandlungen, welche nach den bestehenden allgemeinen Eisenbahngesetzen und Verordnungen in Ansehung von Bauausführungen ausdrücklich dem Handelsministerium vorbehalten sind oder künftighin dem Eisenbahnministerium vorbehalten werden, hinsichtlich der Bau- und Benutzungskonsense auf Staatsbahnen jedoch mit der im § 17, Punkt 15, angeführten Einschränkung;

10. die Genehmigung und bezüglich der Staatsbahnen die Feststellung aller Normal-Konstruktionen und -Typen für bauliche und maschinelle Anlagen für Betriebsmittel, sowie für mechanische und elektrische Betriebseinrichtungen, die Genehmigung von diesfälligen Aenderungen und Abweichungen, sowie der Anwendung neuer Konstruktionsprinzipien;

11. die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf neu erbauten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Bahnlinien, die Genehmigung oder die Bestimmung bezüglich der Abänderung der Betriebsform durch Einführung des Sekundärbetriebes oder Kleinbahnbetriebes oder desjenigen für Vollbahnen, sowie auch die Bestimmung über die gänzliche Einstellung des Betriebes auf einzelnen Linien;

12. die Genehmigung der Fahrordnungen nach Maassgabe der einschlägigen Vorschriften, und zwar bezüglich der Staatsbahnen in dem im § 6, Punkt 21 normirten Umfange;

13. die Führung der Verhandlungen mit dem Reichskriegsministerium über die Erstellung der Kriegsfahrordnungen sammt Anlagen, sowie überhaupt über die von demselben in Bezug auf die militärische Leistungsfähigkeit der Staats- und Privatbahnen gestellten Anforderungen, dann die Kontrole über die Vorsorgen für Kriegszwecke;

14. alle meritorischen Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife und Verkehrsvorschriften für den Personen- und Güterverkehr, und zwar ebensowohl für den Lokalverkehr, wie für die Anschluss- und Verbandsverkehre, bezüglich der Privatbahnen nach Maassgabe der konzessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

15. die Vorsorge für eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Handhabung der Kranken- und Unfallversicherung, sowie die diesfällige höhere Aufsicht und Ueberwachung, dann die Einflussnahme auf eine den Verhältnissen entsprechende Fortbildung und Entwickelung des Versorgungswesens;

16. die oberste einheitliche Leitung und Ueberwachung des Sanitäts- und Veterinärdienstes auf den Staats- und Privatbahnen;

17. die Führung der Gesammtstatistik des inländischen Eisenbahnwesens, sowie speziell jene der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Herausgabe aller einschlägigen Publikationen, insbesondere der Jahres-Geschäftsberichte für die Staatseisenbahn-Verwaltung;

18. die allgemeine staatliche Regelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens;

19. ausser den im Vorstehenden besonders aufgeführten Agenden obliegt dem Ministerium bezüglich der Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates oder durch Staatsorgane für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Privatbahnen die Besorgung, resp. oberste Leitung des Staatseisenbahndienstes, bezüglich der Privatbahnen die Oberaufsicht über den Bau und Betrieb, dann über die sozietäre und finanzielle Gebahrung in Gemässheit der jeweilig geltenden Gesetze und Verordnungen, sowie nach Maassgabe der einschlägigen konzessions- und vertragsmässigen Bestimmungen, ferner hinsichtlich der Staats- und Privateisenbahnen, insbesondere auch die Handhabung der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852;

20 endlich obliegen dem Ministerium alle jene Verhandlungen, Vertretungen und sonstigen Agenden in Eisenbahnangelegenheiten, welche bisher zur Kompetenz des Handelsministeriums gehört haben.

Dem Ministerium speziell in Ansehung des Staatseisenbahndienstes vorbehaltene Verfügungen und Entscheidungen.

§ 6. In Ansehung des Staatseisenbahndienstes bleiben dem Ministerium ausser den bereits im § 5, Punkt 1 bis 4, dann 6 bis einschliesslich 18, besonders hervorgehobenen Agenden noch die nachstehenden Verfügungen und Entscheidungen vorbehalten:

1. alle in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie alle sonstigen im Rahmen derselben zu treffenden organisatorischen Verfügungen, die Errichtung, Verlegung oder Auflassung aller Dienststellen (§§ 2 und 3), und zwar bezüglich der Staatsbahndirektionen unter Vorbehalt der im § 2 vorgeschriebenen Einholung der Allerhöchsten Genehmigung;

2. die einheitliche und gleichmässige grundsätzliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesammten Dienstbereiches der Staatseisenbahn-Verwaltung; die Feststellung, Abänderung und Aufhebung aller Dienstinstruktionen, Normalien, Bedingnisse und sonstigen grundsätzlichen Bestimmungen, insbesondere auch aller die Rechte und Pflichten, sowie die Bezüge des Personals regelnden Normen, dann der Reglements und Statuten aller im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung bestehenden oder noch zu errichtenden Alters- und Invaliditäts-Versorgungsinstitute und sonstigen Humanitätsanstalten;

3. die grundsätzliche Regelung der Beziehungen der Staatseisenbahn-Verwaltung und ihrer Organe zu anderen staatlichen Verwaltungszweigen, insbesondere zur Militärverwaltung, zur Post- und Telegraphenverwaltung, zur Polizeiverwaltung und zur Finanzverwaltung, und zwar im Einvernehmen mit den betreffenden obersten Centralstellen, sowie die Ueberwachung der genauen Einhaltung der diesbezüglich bestehenden Vorschriften und getroffenen Vereinbarungen;

4. die Erledigung aller Angelegenheiten, welche das Staatseisenbahnnetz als Ganzes oder doch grössere, mehrere Direktionsbezirke umfassende Theile desselben betreffen, sofern die bezüglichen Verwaltungsgeschäfte nicht ausdrücklich entweder den betheiligten Staatsbahndirektionen zur selbstständigen Erledigung im gegenseitigen Einvernehmen oder einer einzelnen Staatsbahndirektion zur einheitlichen Besorgung, sei es für das gesammte Staatsbahnnetz, sei es für einen entsprechend grösseren Theil desselben, überwiesen werden (vergl. § 17);

5. die Systemisirung des Personalstandes aller dem Ministerium unterstehenden Dienststellen der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Aufstellung und Führung des Personalstatus, sowie der Ranglisten für alle Beamten;

6. die Aufnahme von Beamten aller Dienstklassen, die Beförderung aller Beamten, dann die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) aller Beamten mit Ausnahme jener der drei untersten Dienstklassen, ferner in letzterem Umfange auch die Besetzung der Beamtenposten, endlich alle Versetzungen von Beamten aus einem Direktionsbezirke in den anderen, sowie von und zu den selbständigen Bauleitungen; bezüglich derjenigen Beamten, auf welche das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, Anwendung findet, haben in allen diesen Richtungen die Bestimmungen des allgemeinen Wirkungskreises der Ministerien zu gelten;

7. die Bewilligung aller wie immer Namen habenden Zulagen an Beamte, sowie aller nicht schon in den bestehenden Vorschriften begründeten Zulagen an andere Bedienstete, ferner die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen, soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 100 fl. für eine und dieselbe Person übersteigen, endlich sonstige Angelegenheiten des Personals nach Maassgabe des ausdrücklichen Vorbehaltes in den besonderen Personalvorschriften und Humanitätsfonds-Statuten;

8. die Bewilligung aller einmaligen und dauernden Gnadengaben aus den Mitteln der Staatseisenbahn-Verwaltung oder der derselben zur Verfügung stehenden Fonds an ausserhalb des aktiven Dienstverbandes stehende Personen, soweit nicht seitens des Ministeriums in dieser Richtung den Staatsbahndirektionen besondere Ermächtigungen ertheilt werden;

9. die Genehmigung der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke und der für dieselben gültigen bahnärztlichen Honorare, sowie die Ernennung der den Staatsbahndirektionen beizugebenden Sanitätskonsulenten;

10. die Erstellung des ordentlichen und ausserordentlichen Jahreserfordernisses (Budget) der Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der von den unterstehenden Direktionen

je für ihren Amtsbereich aufgestellten, dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegten Theilbudgets; in gleicher Weise auch die Aufstellung der Hauptrechnungsabschlüsse;

11. die Hinausgabe der der Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund des jeweiligen Finanzgesetzes zur Verfügung stehenden Ordinarial- und Extraordinarial-Kredite an die unterstehenden Direktionen, sowie der gesetzlich genehmigten Baukredite an dieselben und beziehungsweise an die Bauleitungen; dann die Genehmigung der Detail-Verwendungsprogramme für die im Ordinarium für Umgestaltungsarbeiten, sowie für alle im Extraordinarium vorgesehenen Kredite; die Bestimmung des Verhältnisses, nach welchem die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Linien aufzutheilen sind;

12. die Bewilligung aller Auslagen, welche im Finanzgesetze nicht vorgesehen sind, somit keine budgetmässige Bedeckung haben, oder eine Ueberschreitung der bewilligten Kredite erheischen, die Bewilligung von Nachtragskrediten, von Virements, sowie der etwaigen Verwendung von Extraordinarial-Krediten in dringenden Fällen noch vor verfassungsmässiger Erledigung des Budgets, und zwar unter Beachtung der Einholung der eventuell nöthigen verfassungsmässigen Genehmigung;

13. alle Verfügungen über das Eigenthum der Staatsbahnen oder über die bei der Staatseisenbahn-Verwaltung verwalteten Fonds, insoweit diese Verfügungen die gewöhnliche Gebahrung überschreiten oder eine Abtretung oder Belastung derselben bezwecken, daher auch, und zwar unter Einhaltung der diesfalls mit der Finanzverwaltung vereinbarten Direktiven, alle Verkäufe von Grund und Boden, soweit dieselben nicht bei dem Bau neuer Bahnlinien noch vor der Eröffnung der definitiven Einlage des Eisenbahnbuches oder, wenn der Abschluss der Baurechnung früher erfolgt, vor dem Abschlusse der letzteren vorkommen;

14. die Nachsicht, bezw. Abschreibungsbewilligung in Ansehung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von Verlusten an Materialien oder Inventargegenständen, sofern der Geldwerth im einzelnen Falle den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre innerhalb eines Direktionsbezirkes denjenigen von 5 000 fl. übersteigt;

15. die Genehmigung von Vergleichen über gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder von derselben erhobene, wie immer Namen habende Ansprüche, sofern die Vergleichssumme bei einmaliger Vergütung den Betrag von 5 000 fl. und bei Vereinbarung einer fortlaufenden Leistung denjenigen von jährlich 500 fl übersteigt;

16. die Genehmigung der Gewährung freiwilliger Spenden und Beiträge aus Mitteln der Staatseisenbahn-Verwaltung zu fremden, wohlthätigen oder öffentlichen Zwecken, soweit nicht seitens des Ministeriums den Staatsbahndirektionen für bestimmte solche Zwecke Kredite zugewiesen werden, ferner die Bestimmung über die Betheiligung der Staatseisenbahn-Verwaltung an öffentlichen Kongressen, Ausstellungen usw.;

17. die Vergebung der Bauarbeiten für neue Bahnlinien, sowie nach Maassgabe des speziellen Vorbehaltes im einzelnen Falle auch für andere, besonders hervorragende und umfassende Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Bahnlinien, sowie überhaupt die Genehmigung von Bau- und Lieferungsvergebungen oder von sonstigen Verträgen über einmalige Leistungen, sofern — bei Bauten jedes Loos für sich gerechnet — die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Konkurrenz und Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150 000 fl. und anderenfalls denjenigen von 50 000 fl. übersteigt; in Ansehung jener Bauten, deren Vergebung mit Genehmigung des Ministeriums erfolgte, sodann auch die Genehmigung der Schlussabrechnung mit den Bauunternehmern;

18. die Genehmigung von Bestandverträgen oder sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen, sofern der Bestandzins oder die sonstige wiederkehrende Leistung den jährlichen Betrag von 1 000 fl. übersteigt oder bei einer solchen Leistung von mindestens jährlich 100 fl. der Vertrag auf eine feste Dauer von mehr als einem Jahre abgeschlossen werden soll; die Genehmigung der Auflassung von Bestandzinsen im Betrage von mehr als 100 fl.;

19. die Bewilligung der Vornahme von Eisenbahntrassirungen und sonstigen Vorarbeiten für Eisenbahnprojekte auf Rechnung Dritter, sowie der vorschussweisen Bestreitung diesfälliger Auslagen, ferner die Gestattung der Uebernahme von Bahnbauten seitens der Staatsbahnverwaltung für fremde Rechnung und die Genehmigung der diesfälligen Bauverträge, sowie die oberste Leitung und Beaufsichtigung solcher Bauführungen nach den für Staatsbahnbauten gültigen Normen;

20. die Vereinbarungen über die Zulassung der Staatseisenbahn-Verwaltung zum Mitbetriebe auf fremden Bahnstrecken oder umgekehrt über diejenige fremder Bahnverwaltungen zum Betriebe oder Mitbetriebe auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien, ferner die Genehmigung aller Verträge mit den Verwaltungen von Eisenbahnunternehmungen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehres und über die Bedingungen dieses Anschlusses oder über die Modalitäten der etwa von der Staatseisenbahn-Verwaltung für dieselben ganz zu übernehmenden Betriebsführung;

21. die Genehmigung der Grundzüge für die zu Beginn jeder Winter- und Sommerperiode zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, insbesondere die Genehmigung der Einführung, Abänderung oder Auflassung aller Schnellzüge und aller dem Personen- und Postverkehre dienenden Züge und Schiffskurse, mit Ausnahme der dem reinen Lokalverkehre eines und desselben Direktionsbezirkes dienenden Personenzüge, ferner die Festsetzung grundsätzlicher Bestimmungen für den Güterzugverkehr;

22. die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel für das Gesammtnetz, die Genehmigung der Entlehnung fremder Fahrbetriebsmittel, sowie der Einstellung solcher in den Fahrpark der Oesterreichischen Staatsbahnen;

23. die Evidenz des gesammten Fahrparkes des unterstehenden Bahnnetzes, die Vertheilung desselben auf bestimmte Bahngebiete und beziehungsweise auf die einzelnen Direktionsbezirke, sowie die oberste ausgleichende Disposition insbesondere über den Wagenpark;

24. die Bewilligung aller Fahrbegünstigungen, sowie aller Frachtermässigungen und sonstigen Zugeständnisse tarifarischer Natur im Güterverkehre, soweit diese Bewilligung nicht in den besonderen Vorschriften ausdrücklich den untergeordneten Dienststellen überlassen ist, sowie ferner mit Ausnahme der in Gemässheit der besonderen Instruktionen von den Direktionen zu gewährenden Ermässigung der blos lokalen Nebengebühren, als der Auf- und Ablegegebühr, Auf- und Abladegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Wägegebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr u. dergl.;

25. die Vereinbarungen mit anderen in- und ausländischen Verkehrsunternehmungen über die Anschluss- und Verbandverkehre einschliesslich der Verkehrstheilungen, dann über die Regelung des Transport- und Reklamationsdienstes, sowie über die Einnahmeverrechnung und den Saldirungsdienst;

26. die Errichtung und Auflassung kommerzieller Agenturen;

27. die Genehmigung der Ergreifung von Ministerialrekursen, sowie die Beschwerdeführung an den Verwaltungsgerichtshof oder an das Reichsgericht in Sachen der Staatseisenbahn-Verwaltung;

28. die Ueberwachung des gesammten Dienstes in allen seinen Zweigen und bezüglich aller Dienststellen der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es jederzeit unbenommen, auch noch andere als die vorstehend angeführten Angelegenheiten, sei es bleibend seinem vorbehaltenen Wirkungskreise einzuverleiben, sei es, soweit nicht der vorgeschriebene Instanzenzug alterirt wird, im einzelnen Falle aus besonderen Gründen seiner Würdigung und Entscheidung zu unterziehen, sowie auch umgekehrt einzelne der vorstehend aufgezählten Angelegenheiten, sofern sie sich ihrer Natur nach überhaupt hierzu eignen, in widerruflicher Weise den untergeordneten Staatsbahndirektionen und beziehungsweise Eisenbahn-Bauleitungen zur selbständigen Erledigung im Namen des Ministeriums zu übertragen.

Beschwerdezug an das Ministerium in Angelegenheiten der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 7. Das Eisenbahnministerium entscheidet über alle Beschwerden gegen die von den ihm unterstehenden Staatsbahndirektionen und Eisenbahn-Bauleitungen in ihrem eigenen Wirkungskreise getroffenen Entscheidungen und erlassenen Verfügungen.

Solche Beschwerden sind, soweit nicht besondere Vorschriften für bestimmte Fälle ausdrücklich ein anderes festsetzen, innerhalb längstens 4 Wochen vom Tage der Zustellung der anzufechtenden Verfügung an einzubringen.

Hilfsorgane des Ministeriums:

a) K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.

§ 8. Die Aufsicht und Kontrole über den Bauzustand und Betrieb der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staatswie Privateisenbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit (vergl. § 5, Punkt 19) erfolgt im Sinne der bestehenden Gesetze und Verordnungen und insbesondere im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, durch eine dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstehende Dienststelle, welche die Bezeichnung „K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen" (Eisenbahn-Aufsichtsbehörde) führt.

Insoweit in bestehenden Vorschriften gewisse Amtshandlungen der Generalinspektion (Aufsichtsbehörde) zugewiesen sind, bleibt es dem Eisenbahnministerium vorbehalten, diese Amtshandlungen auch durch seine eigenen Organe oder durch Organe anderer ihm unterstehender Dienststellen besorgen zu lassen.

Dem Vorstande der Generalinspektion, der den Titel „Generalinspektor der Oesterreichischen Eisenbahnen" führt, wird das zur Besorgung des Ueberwachungsdienstes erforderliche Personal beigegeben.

Die näheren Bestimmungen über den Wirkungskreis und die Obliegenheiten der Generalinspektion, sowie über die Geschäftseintheilung bei derselben werden durch eine für die genannte Dienststelle vom Eisenbahnministerium zu erlassende besondere Dinstinstruktion getroffen.

b) K. K Central-Wagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen.

§ 9. Die dem Eisenbahnministerium im § 6, Punkt 23, mit vorbehaltene Evidenz und oberste einheitliche Disposition über den gesammten Wagenpark der Oesterreichischen Staatsbahnen wird durch eine dem Ministerium unmittelbar unterstehende, als einheitliches Exekutivorgan desselben fungirende, selbständige Hilfsstelle besorgt, welche die Bezeichnung: „K. K. Central-Wagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen" erhält und von einem Vorstande geleitet wird, der den Titel „Direktor" des genannten Amtes führt.

Das Central-Wagendirigirungsamt hat nach den unmittelbaren Aufträgen des Ministeriums und unter Ueberwachung desselben insbesondere die Evidenz des gesammten Wagenparkes der Staatseisenbahn-Verwaltung einschliesslich der Lademittel und Wageneinrichtungen, die Vertheilung desselben an bestimmte Bahngebiete und beziehungsweise an die einzelnen Staatsbahn-Direktionsbezirke, die tägliche Ausgleichung der in diesen Bezirken sich ergebenden Ueberschüsse und Abgänge an Wagen, Lademitteln und Wageneinrichtungen und die sonstigen zur einheitlichen Leitung und Ueberwachung des Wagendirigirungsdienstes gehörigen Geschäfte, die Abrechnung der Wagen im Verkehre mit fremden Bahnen und mit den Parteien, sowie endlich die Zusammenstellung der Gesammtstatistik über die Leistung der Wagen zu besorgen.

Geschäftserledigung im Einvernehmen mit anderen Ministerien.

§ 10. Bezüglich jener in den §§ 5—7 genannten Angelegenheiten, welche zugleich den Wirkungskreis anderer Ministerien berühren, hat das Eisenbahnministerium vor der Erledigung des Gegenstandes das Einvernehmen mit den betheiligten anderen Ministerien zu pflegen.

Insbesondere ist bezüglich aller Eisenbahnangelegenheiten von grösserer finanzieller Tragweite, namentlich solcher, welche auf die Aufstellung des Staatsvoranschlages einen erheblichen Einfluss zu üben geeignet sind oder eine dauernde Belastung des Staatsvermögens bezwecken, nach den hierfür bestehenden Einzelbestimmungen das vorherige Einvernehmen mit dem Finanzministerium, ferner in allen wichtigeren Fragen der Dienstesorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie in allen Fragen des Eisenbahnwesens, welche die militärische Benutzbarkeit der Eisenbahnen betreffen oder sonst die militärischen Interessen berühren, das vorherige Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium und, soweit es sich um die Sicherstellung oder Konzessionirung neuer Eisenbahnlinien handelt, auch mit dem Handelsministerium, endlich in allen Angelegenheiten, insbesondere in Tariffragen, welche für Handel und Gewerbe, sowie für die Landeskultur von Wichtigkeit sind, das Einvernehmen mit dem letztgenannten Ministerium, beziehungsweise mit dem Ackerbauministerium zu pflegen.

Staatseisenbahnrath.

§ 11. Zur Begutachtung allgemeiner volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrswesens wird dem Eisenbahnministerium ein „Staatseisenbahnrath" beigegeben.

Bei eintretendem Bedürfnisse können zur Begutachtung solcher Fragen auch den Staatsbahndirektionen für deren Bezirke Beiräthe beigegeben werden.

Die näheren Bestimmungen über die Zusammensetzung und Wirksamkeit des Staatseisenbahnrathes, sowie der vorgedachten Beiräthe bleiben der Regelung durch besondere Statuten vorbehalten.

III. Die Staatsbahndirektionen.

Aufgabe und Stellung der Staatsbahndirektionen im allgemeinen.

§ 12. Den Staatsbahndirektionen obliegt unter der oberen Leitung des Eisenbahnministeriums und auf Grund der von demselben ergehenden Weisungen die örtliche Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörenden Bahnstrecken.

Die Staatsbahndirektionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich. Sie verkehren in allen ihrem Wirkungskreise zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hierzu berufenen Militär- und Civilbehörden mit Ausnahme der obersten Centralstellen, sofern nicht nach Maassgabe dieses Statutes oder nach den speziellen Anordnungen ein solcher Verkehr auch mit letzteren vorgesehen ist.

Den Anforderungen der instradirenden Militärbehörden wegen Beförderung von Truppen- und Heereserfordernissen haben die Staatsbahndirektionen innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hierzu erforderlichen Transportmittel zu reklamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkes überschreiten, hat die Staatsbahndirektion, an welche die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstesorganisation bei den Staatsbahndirektionen.

§ 13. Jede Staatsbahndirektion bildet für die Hauptdienstzweige des Eisenbahn-Betriebsdienstes (Bahnerhaltung, Verkehrs- und Zugförderung), sowie für die Bauverwaltung, die Werkstätten- und Materialverwaltung, dann für die allgemeinen administrativen, kommerziellen und finanziellen, beziehungsweise Rechnungsangelegenheiten eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind die im § 3 genannten, als unterste Dienststellen des lokalen Betriebsdienstes fungirenden Organe untergeordnet.

Zu ihrer Unterstützung in der unmittelbaren Ueberwachung der eben erwähnten untersten Dienststellen des lokalen Betriebsdienstes werden den Staatsbahndirektionen nach Bedürfniss, als integrirende Theile der Direktionen selbst, besondere Kontrolorgane für bestimmte Amtsrayons beigegeben, welchen ausserdem, ebenso wie den im § 3 Lit. b genannten Bahnbetriebsämtern, mit Genehmigung des vorgesetzten Ministeriums zur Entlastung der Direktion eine Reihe minder wichtiger, rein laufender interner Verwaltungsgeschäfte zur selbstständigen Besorgung, sowie auch mit Ausschluss eines jeden förmlichen Entscheidungsrechtes ein vermittelnder Verkehr mit dem Publikum überlassen werden kann.

Zur Vollziehung der Geldanweisungen der Staatsbahndirektionen und als Sammelstelle für die Einnahmeabfuhren der Stationen wird am Sitze jeder Staatsbahndirektion eine eigene Direktionskasse aufgestellt.

Leitung und Gliederung der Staatsbahndirektionen.

§ 14. Jede Staatsbahndirektion wird von einem Vorstande geleitet, welcher den Titel „K. K. Staatsbahndirektor" führt und in der fünften oder sechsten Rangsklasse der Staatsbeamten steht. Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes innerhalb seines Direktionsbezirkes verantwortlich.

Dem Staatsbahndirektor werden nach Bedarf je ein administrativ und ein technisch vorgebildeter Stellvertreter beigegeben.

Bei Anwesenheit des Staatsbahndirektors sind die Stellvertreter verpflichtet, denselben bei Bewältigung seiner Aufgaben thatkräftigst zu unterstützen und ihm insbesondere in allen wichtigeren Fragen der ihnen unterstellten Dienstzweige mit ihrem fachlichen Rathe zur Seite zu stehen.

Den Stellvertretern können über Bestimmung des Staatsbahndirektors zu seiner Entlastung ihm vorbehaltene Angelegenheiten von minderem Belange ein- für allemal zur selbstständigen Erledigung übertragen werden. Im Falle der Abwesenheit oder Behinderung des Staatsbahndirektors geht die Leitung der Geschäfte an seinen Stellvertreter, beziehungsweise bei Vorhandensein von zwei Stellvertretern an den rangsälteren derselben mit den dem Direktor vorbehaltenen Befugnissen über.

Zur unmittelbaren Wahrnehmung der nach einzelnen Dienstzweigen zusammengefassten Geschäfte werden weiter

jeder Staatsbahndirektion eine Anzahl von Referenten und das erforderliche Hilfspersonal beigegeben.

Den Referenten obliegt die unmittelbare Wahrnehmung der Geschäfte des ihnen unterstellten Dienstzweiges, wie auch die stete Ueberwachung der für denselben bestehenden unteren Dienststellen und namentlich die fortgesetzte Sorge in der Richtung, dass der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemässheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Denselben können von dem Staatsbahndirektor gewisse untergeordnete Geschäfte ein- für allemal zur selbständigen Erledigung übertragen werden.

Sämmtliche Organe der Staatsbahndirektion haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Direktor ertheilten Weisungen zu führen und sind demselben für ihre Dienstleistung verantwortlich.

Zur Regelung der internen Dienstesausübung bei den Staatsbahndirektionen wird vom Eisenbahnministerium eine einheitliche „Geschäftsordnung“ erlassen.

Persönliche Obliegenheiten des Staatsbahndirektors.

§ 15. Dem Staatsbahndirektor obliegt persönlich, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken, wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniss des Bezirkes sorgsam zu beachten und auf die Verbesserung desselben sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Maassnahmen innerhalb seines Wirkungskreises und durch Antragstellung bei dem vorgesetzten Ministerium hinzuwirken. Er hat ferner den kommerziellen Bedürfnissen des Bezirkes eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hiernach ergebende Anträge an das Ministerium unter eingehender Darlegung der speziellen Verhältnisse zu stellen.

Bei Gefahr im Verzuge ist der Staatsbahndirektor berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche seinen Wirkungskreis überschreiten, die erforderlichen Verfügungen zu treffen; behufs nachträglicher Genehmigung derselben hat er aber sofort dem vorgesetzten Ministerium Bericht zu erstatten.

Rechtliche Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung durch die Staatsbahndirektionen.

§ 16. Die Staatsbahndirektionen vertreten innerhalb ihres Geschäftsbezirkes in allen ihrer Kompetenz zugehörigen Angelegenheiten die Staatseisenbahn-Verwaltung selbständig, so dass sie auch ohne besonderen höheren Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für dieselbe Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Für die Verbindlichkeit der von der Staatsbahndirektion abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Direktors oder für denselben diejenige eines seiner Stellvertreter oder eines der Referenten der Staatsbahndirektion.

Wirkungskreis der Staatsbahndirektionen.

§ 17. Den Staatsbahndirektionen obliegt innerhalb ihres Geschäftsbezirkes die Erledigung aller Geschäfte der Eisenbahn-Bau- und Betriebsverwaltung, so weit dieselben nicht dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten oder besonderen, dem letzteren unmittelbar unterstellten Eisenbahn-Bauleitungen zugewiesen sind.

Der Wirkungskreis der Staatsbahndirektionen umfasst sonach insbesondere auch:

1. die Regelung des Dienstes in allen seinen Zweigen innerhalb des ganzen Direktionsbezirkes im Rahmen und in Ausführung der vom Ministerium erlassenen einheitlichen Instruktionen und Dienstvorschriften und die Sorge für eine richtige und gleichmässige Anwendung derselben;

2. die Neuaufnahme von Beamten in den zwei untersten Dienstklassen unter den vom Eisenbahnministerium hinauszugebenden Bestimmungen, die Versetzung und Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand) von Beamten der drei untersten Dienstklassen, in letzterem Umfange auch die Besetzung von Beamtenposten, ferner die Aufnahme (Anstellung), Beförderung (Vorrückung), Versetzung oder Dienstesenthebung (Versetzung in den Ruhestand, Kündigung) aller Unterbeamten und Diener, einschliesslich der Wächter, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals innerhalb der bestehenden Systemisirung und genehmigten Präliminarien unter genauer Einhaltung der hierfür bestehenden Direktiven, insbesondere der für die Aufnahme in den Dienst aufgestellten allgemeinen und besonderen Bedingungen, dann der Prüfungs- und Beförderungsvorschriften

3. die Disziplinarbehandlung des gesammten unterstehenden Personals;

4. die Bewilligung von Zulagen an Unterbeamte und Diener, soweit solche Zulagen in den bestehenden Vorschriften ihre Begründung finden, sowie von Remunerationen und Unterstützungen an die unterstehenden Bediensteten bis zum Betrage von 100 fl. an eine und dieselbe Person innerhalb eines und desselben Rechnungsjahres;

5. die Erledigung der sonstigen dienstlichen Angelegenheiten des unterstehenden Personals, soweit dieselben nicht gemäss der gegenwärtigen Organisation oder nach dem Inhalte der bestehenden Personalvorschriften ausdrücklich entweder dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten oder den unmittelbaren Dienstvorständen überlassen sind;

6. die administrativen und finanziellen Angelegenheiten der für das Personal bestehenden Alters- und Invaliditäts-Versorgungsinstitute und sonstigen Humanitätsanstalten, soweit dieselben nicht gemäss der gegenwärtigen Organisation oder nach dem Inhalte der betreffenden Statuten ausdrücklich dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten sind;

7. die Angelegenheiten der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung für das unterstehende Personal;

8. die unmittelbare Leitung des Sanitätsdienstes, insbesondere auch die Antragstellung bezüglich der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke und der für dieselben zu gewährenden bahnärztlichen Honorare, die Ernennung und Kündigung der Bahnärzte;

9. alle Steuer- und Gebührenangelegenheiten, sowie die Angelegenheiten der Brandschaden- und Haftpflichtversicherung;

10. der Abschluss von Vergleichen über gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder von derselben erhobene, wie immer Namen habende Ansprüche, sofern die Vergleichssumme bei einmaliger Vergütung den Betrag von 5000 fl. und bei Vereinbarung einer fortlaufenden Leistung diejenige von 500 fl. nicht übersteigt, sowie die Antragstellung bei höheren Beträgen;

11. die Durchführung der Grundeinlösungen und der damit zusammenhängenden Geschäfte, die Evidenz des Grundeigenthums und sonstigen Immobiliarbesitzes, einschliesslich der Führung der Gebäudegrundbücher und Planevidenzen;

12. der Abschluss von Bestandverträgen oder sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen mit Ausnahme der Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, sofern der Bestandzins oder die sonstige wiederkehrende Leistung den jährlichen Betrag von 100 fl. nicht übersteigt, oder sofern bei höheren Beträgen bis 1000 fl. der Vertrag nicht auf eine ein Jahr überschreitende feste Dauer abgeschlossen werden soll, endlich der Nachlass von Pachtzinsen bis zum Betrage von 100 fl.; die Antragstellung an das Ministerium in Fällen, wo obige Ziffergrenzen überschritten werden sollen;

13. die Erstellung der Ausgabenpräliminarien für den eigenen Bezirk und deren Vorlage an das Ministerium; die Evidenz und selbständige Verwaltung der den Direktionen auf Grund des Finanzgesetzes zugewiesenen Kredite, und zwar speziell bezüglich der im Ordinarium für Umgestaltungsbauten, sowie aller im Extraordinarium vorgesehenen Kredite auf Grund der vom Ministerium genehmigten Detailverwendungs- und Arbeitsprogramme; die Rechnungslegung über alle den Direktionen zugewiesenen Kredite, beziehungsweise über die gesammten Ausgaben des eigenen Bezirkes, die direkte Vorlage der betreffenden Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse an den Obersten Rechnungshof und deren Vertretung vor dem letzteren, sowie vor dem vorgesetzten Ministerium;

14. die Feststellung der Projekte für alle Bauanlagen auf den Linien des eigenen Bezirkes, bezüglich deren nicht dem Ministerium gemäss der Bestimmungen des § 5 der gegenwärtigen Organisation die Genehmigung vorbehalten ist, und die Einleitung der politischen Begehungskommissionen;

15. die selbständige Vergebung aller Bauarbeiten längs der Linien des eigenen Bezirkes, für welche nicht selbständige Bauleitungen aufgestellt wurden und bezüglich deren sich das Eisenbahnministerium nicht die Bauvergebung im einzelnen Falle ausdrücklich vorbehalten hat, innerhalb der im § 6, Punkt 17, angegebenen Ziffergrenzen und die Antragstellung an das Ministerium bei Ueberschreitung dieser Grenzen; die Ertheilung des Baukonsenses bezüglich derselben Bauten im Namen des Ministeriums, sofern bei der politischen Begehungskommission von Seiten der interessirten Parteien keine Einwendung gegen das Projekt erhoben wurde, und sodann bezüglich der den Projekten entsprechenden Herstellungen in gleicher Weise auch die Ertheilung des Benutzungskonsenses, endlich die weitere Durchführung aller Bauten innerhalb des eigenen Bezirkes, für welche nicht selbständige Bauleitungen aufgestellt sind, vorbehaltlich der Einholung der Genehmigung des Ministeriums für die Schlussabrechnung mit den Bauunternehmern bezüglich jener Bauten, welche mit Genehmigung des Ministeriums vergeben worden sind;

16. die Vorverhandlungen mit den Unternehmungen fremder, im Anschlusse an Strecken der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erbauender Eisenbahnen über den Anschluss des Verkehres und die Bedingungen dieses Anschlusses, sowie die Theilnahme an den bezüglichen Kommissionen, desgleichen die Verhandlungen über die Modalitäten der allenfalls von der Staatseisenbahn-Verwaltung zu übernehmenden Betriebsführung, vorbehaltlich der Genehmigung der diesfälligen Vereinbarungen durch das Ministerium, der Abschluss von Verträgen über an die Staatsbahnstrecken anschliessende Schleppbahnen und Industriegeleise nach den hierfür vom Ministerium erlassenen einheitlichen Direktiven, endlich die Durchführung aller über die Betriebsführung bestimmter Bahnstrecken und Stationen bestehenden Verträge;

17. die Sorge für die rechtzeitige Vornahme aller für die Betriebsführung erforderlichen dienstlichen Verfügungen aus Anlass der Eröffnung neuer Linien, sowie derjenigen von Stationen und Haltestellen;

18. die Handhabung der Bahnpolizei;

19. die Genehmigung von Bauten fremder Parteien auf Bahngrund, bezw. im Bahnrayon, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe von Bahnhöfen;

20. die Bestimmung der Bahn- (Imprägnirungs-, Brücken-) meisterstrecken, sowie der Wächterdiensteintheilung;

21. die Antragstellung an das Ministerium bezüglich der Grundzüge für die zu Beginn jeder Winter- und Sommerperiode zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, die Erstellung der Fahrordnungen für den Personenverkehr innerhalb des Rahmens der vom Ministerium genehmigten Grundzüge, insbesondere die Einführung, Abänderung oder Auflassung der dem reinen Lokalverkehre des eigenen Bezirkes dienenden Personenzüge; die Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung für die fahrplanmässigen Güterzüge auf Grund der vom Ministerium für den Güterzugverkehr erlassenen grundsätzlichen Bestimmungen, sowie für alle fallweise in Verkehr zu setzenden Separatzüge, die Einleitung sämmtlicher Züge einschliesslich der Militärzüge, sowie die Ueberwachung des gesammten Zugverkehres;

22. die Evidenz und Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Direktionsbezirkes, die Antragstellung an das Ministerium auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparkes, die Evidenz über die Reservebestandtheile und die Führung der Statistik über die Achs- und Radbrüche;

23. die Beschaffung des jährlichen Bedarfes an Bau- und Betriebsmaterialien, dann aller mechanischen oder elektrischen Betriebs- und maschinellen Werkstätteneinrichtungen, sowie endlich aller Inventarstücke mit alleiniger Ausnahme der Fahrbetriebsmittel, und zwar die selbständige Lieferungsvergebung, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Konkurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150 000 fl. und anderenfalls denjenigen von 50 000 fl. nicht übersteigt, und über diese Ziffergrenzen hinaus die Antragstellung an das Ministerium, endlich die Vornahme von Materialerprobungen, sowie die Uebernahme der von dem Ministerium beschafften Fahrbetriebsmittel;

24. die Erledigung der Beschwerden über die unterstehenden Betriebsorgane, sowie sämmtlicher aus dem Personen- und Güterverkehre erwachsenden Reklamationen;

25. die Antragstellung an das Ministerium bezüglich der Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehre, sowie bezüglich der Ertheilung von Frachtermässigungen;

26. die Bewilligung von Fahrbegünstigungen und Frachtermässigungen, soweit dieselbe den Direktionen in den besonderen Vorschriften ausdrücklich überlassen ist, dann diejenige von Ermässigungen der lokalen Nebengebühren im Güterverkehre, als Auf- und Ablegegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Wägegebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr und dergl. in Gemässheit der besonderen Instruktionen, sowie die Antragstellung für in den letzteren nicht vorgesehene Fälle;

27. die Auskunftsertheilung an Parteien in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife, und zwar sowohl für den Lokalverkehr der Oesterreichischen Staatsbahnen, als für den Anschluss- und Verbandsverkehr mit fremden in- und ausländischen Verkehrsanstalten;

28. die Gewährung von Frachtgebührenkrediten nach den hierfür bestehenden Normen;

29. die Geschäfte der Rechnungsprüfung und der Abrechnung bezüglich der Transporteinnahmen im Personen- und Güterverkehre, und zwar sowohl derjenigen aus dem Lokalverkehre wie derjenigen aus den direkten in- und ausländischen Anschluss- und Verbandsverkehren;

30. die Abrechnung über die Postbeförderung, dann die Aufstellung der Rechnungen über Gebührenkredite und deren Hereinbringung, insbesondere auch gegenüber den übrigen staatlichen Verwaltungszweigen;

31. die Nachsicht, bezw. Abschreibungsbewilligung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien und Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, sofern der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im ganzen Direktionsbezirke den Betrag von 5 000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disziplinarwege;

32. die direkte Abfuhr der überschüssigen Betriebsgelder an die hierfür bestimmten Staats- oder sonstigen Kassen;

33. die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung bei eisenbahnfachlichen Konferenzen und Verbänden, soweit sich nicht die diesfällige Betheiligung vom Eisenbahnministerium, als eine für den Gesammtbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung einheitliche, vorbehalten wird.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es anheimgegeben, Verwaltungsgeschäfte, welche hiernach an sich in den selbstständigen Wirkungskreis jeder Staatsbahndirektion fallen, bezüglich deren es ihm aber zweckmässig erscheint, dass sie für einen grösseren Bezirk einheitlich besorgt werden, einer einzelnen Staatsbahndirektion, sei es für den ganzen Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung, sei es für einige Direktionsbezirke, zur einheitlichen Erledigung zu übertragen.

Das Eisenbahnministerium wird ferner dafür Sorge tragen, dass seitens der Staatsbahndirektionen in allen deren Wirkungskreise zugewiesenen Angelegenheiten, welche die militärische Benutzbarkeit der Bahn betreffen oder sonst die militärischen Interessen berühren, die erforderlichen Vorlagen rechtzeitig an das Reichskriegsministerium erstattet werden.

Die Staatsbahndirektionen sind verpflichtet, die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse für ihren Bezirk in Gemässheit der für die Präliminirung und Verrechnung der Staatseinnahmen und Staatsausgaben jeweils gültigen Vorschriften aufzustellen.

IV. Die Eisenbahn-Bauleitungen.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Organisation und den Wirkungskreis der Eisenbahn-Bauleitungen.

§ 18. Die im dritten Abschnitte, §§ 15 bis 17, der gegenwärtigen Organisation für die K. K. Staatsbahndirektionen gegebenen Vorschriften haben im allgemeinen auch auf den Dienst der dem Ministerium unmittelbar unterstehenden Eisenbahn-Bauleitungen sinngemässe Anwendung zu finden mit der Maassgabe, dass die Prüfung und definitive Verbuchung der von den Bauleitungen gelegten Rechnungen, sowie die Uebersendung der abgeschlossenen Baurechnungen an den Obersten Rechnungshof durch das Ministerium erfolgt, und dass weiter zur Vornahme der Beschaffung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die Neubaulinien seitens des Ministeriums erforderlichen Falles eine nach Lage des Falles geeignete Staatsbahndirektion bestimmt werden wird. Im übrigen obliegt auch den Eisenbahn-Bauleitungen bezüglich der ihnen überwiesenen Staatseisenbahnbauten gleichfalls die Erledigung aller Geschäfte, soweit dieselben nicht ausdrücklich dem Ministerium vorbehalten sind.

Innerhalb des Rahmens der vorstehenden Bestimmungen werden die Grundzüge für die Organisation der Eisenbahn-Bauleitungen vom Eisenbahnministerium festgesetzt.

V. Personal- und allgemeine Schlussbestimmungen.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Stellung des Personals der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 19. Die Rechte und Pflichten desjenigen Personals der staatlichen Eisenbahnverwaltung, welchem derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt und auf welches sohin die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, keine Anwendung finden, werden unter Wahrung der von demselben erworbenen Rechte durch eine vom Eisenbahnministerium zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik), eventuell durch besondere Dienstverträge, sowie die Ruheversorgung desselben und die Versorgung der Wittwen und Waisen durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute auf Grund der theils von den Theilnehmern, theils von der Staatsverwaltung in dieselben zu leistenden Beiträge und unter Garantieleistung der Staatsverwaltung für die Ruhegenüsse geregelt.

Insoweit nicht hierdurch, sowie durch die bestehenden sonstigen gesetzlichen Vorschriften eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingt ist, finden auf dieses Personal die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemässe Anwendung.

Für diejenigen zu dem mehrerwähnten Personal gehörigen Beamten und Diener, welche infolge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen

werden, wird die anlässlich dieses Uebertrittes für ihre neuen Bezüge gesetzlich zu entrichtende Dienstverleihungstaxe, jedoch nur soweit hierbei eine Erhöhung ihrer bisherigen Bezüge nicht platzgreift, auf den Staatseisenbahnetat übernommen; auch können dieselben, gegen rechtsgültigen Verzicht auf den Bezug eines Ruhegenusses nach allgemeinen Staatsbeamtennormen, Mitglieder des obenerwähnten besonderen Pensions- (Provisions-) Institutes der Staatseisenbahn-Verwaltung verbleiben.

Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung.

§ 20. Die Dienstsprache der Staatseisenbahn-Verwaltung ist die Deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluss des Verkehres aller Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung unter einander stattzufinden. Alle Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in Deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Staatsbahndirektionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen haben jedoch in Gemässheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerialverordnung vom 5. Juni 1869, L.-G.-Bl. für Galizien Nr. 24, sich im Verkehre mit den landesfürstlichen, nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der Polnischen Sprache zu bedienen.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Dienststellen unter einander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Staatsbahndirektionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die den genannten Dienststellen zugewiesenen Bahnstrecken gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfassten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publikum bestimmten Mittheilungen (Kundmachungen, Aufschriften, Cirkulare etc.) sind in der Deutschen und der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publikum hat in der Deutschen oder in der betreffenden landesüblichen Sprache stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeusserung, welche hierzu Anlass gibt, in der einen oder anderen Sprache erfolgt ist.

Schlussbestimmung.

§ 21. Der Zeitpunkt, mit welchem die vorstehende Organisation in Wirksamkeit tritt, wird besonders festgesetzt.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen ausser Kraft, insbesondere die mit den Verordnungen des K. K. Handelsministeriums vom 24. Juni 1884, und vom 15. Dezember 1891 erlassene Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, ferner die Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 26. August 1875, betreffend die Organisation der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, sowie auch die Verordnung des Handelsministers vom 15. Juli 1894, betreffend die Regelung der Beziehungen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 60 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VII. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt vom 20.—24. d. Mts.).

Nr. 191 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Neubearbeitung der Technischen Vereinbarungen und der Grundzüge für den Bau usw. der Neben- und Lokaleisenbahnen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 242 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Preussischen Staatsbahndirektionen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Dezember 1895.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1895 ergibt für 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 614,03 km, folgendes: Im Monat Dezember 1895 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 25 793 429 *M.* oder 393 629 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 664 *M.* oder 0,90 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 72 692 516 *M.* oder 4 285 924 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 841 *M.* oder 3,72 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1895 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 251 820 548 *M.* oder 17 281 128 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 892 *M.* oder 5,17 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 579 462 712 *M.* oder 27 545 940 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17 856 *M.* oder 2,86 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 67 383 152 *M.* oder 2 941 368 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10 495 *M.* oder 3,56 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 129 437 205 *M.* oder 7 797 961 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19 855 *M.* oder 5,13 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden: am 1. Dezember 1895 die Strecke Löwenberg i/Schl.-Neudorf a/Gr. 12,13 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau), Wollstein-Blotnik 19,68 km (Königliche Eisenbahndirektion in Posen) und die Verbindungsbahn Herne-Wanne 3,64 km (Königliche Eisenbahndirektion in Essen); am 2. Dezember Stadtilm-Saalfeld 32,03 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt); am 19. Dezember 1895 Sülze-Tribsees 8,43 km (Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn); am 30. Dezember 1895 Schönau-Ober-Kauffung 9,77 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau).

Sonntagsruhe.

Nachdem der Wagenmangel nunmehr grösstentheils beseitigt ist, wird die Sonntagsruhe im Güterverkehr der Preussischen Staatsbahnen demnächst wieder im früheren Umfange hergestellt werden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Kattowitz. Am 27. v. Mts. ist die Theilstrecke Guidogrube-Sosnitza-Gleiwitz (Hüttenhof) der Schmalspurbahn Poremba-Gleiwitz eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Februar d. J. wird die Haltestelle Drohndorf-Mehringen für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie von Leichen und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Coblenz-Trier zwischen den Stationen Cattenes und Hatzenport belegene Haltepunkt Loef neben der Gepäckabfertigung auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewichte von höchstens 150 kg für das Stück eröffnet werden. (Hiernach ist die betreffende Notiz in Nr. 7 S. 67 d. Ztg. zu berichtigen. Die Redaktion.)

Württembergische Staatseisenbahnen. Die für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Reisegepäck in beschränktem Umfang errichteten Haltepunkte Walheim und Klingenberg sind seit dem 20. d. Mts. auch für die Abfertigung von Expressgut im inneren Württembergischen Verkehr eingerichtet. Gleichzeitig ist die Beschränkung in der Abfertigung von Reisegepäck aufgehoben worden.

Projekte.

Kreis Osthavelland. In der letzten Sitzung des Kreistages wurde der Bau der Bahnstrecke Nauen-Velten-

Oranienburg, nachdem die Genehmigung des Ministers des Innern eingeholt war, beschlossen. Durch den gleichzeitigen Anschluss an die projektirte Bahn Oranienburg-Liebenwalde-Eberswalde würde der nördliche Riesengürtel um Berlin seiner Verwirklichung entgegengehen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der im Etat der Eisenbahnverwaltung für 1894/95 unter den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben ausgesetzte Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben für die für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen, sowie zur Deckung von Ausgaben bereits geschlossener extraordinärer Baufonds, insofern diese Ausgaben innerhalb der ursprünglich bewilligten Summe liegen, betrug 2 500 000 *M.* Darauf werden jetzt von der Eisenbahnverwaltung folgende Ausgaben verrechnet: 1. für bereits geschlossene extraordinäre Baufonds 71 918 *M*, 2 für die Herstellung von Wagenaussonderungs- und Aufstellungsgeleisen im Bahnhofstheile „Alter Hafen" zu Ruhrort 148 000 *M*, 3. für die Herstellung eines Rangirbahnhofes bei Haspe 113 000 *M*, 4. für die Erweiterung der Bahnsteige und Geleisanlagen auf dem Hauptbahnhof Dortmund (B. M.) 132 000 *M*, 5. für Grunderwerb zur demnächstigen Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Remscheidt Solingen 35 000 *M*, 6. Mehrkosten der Vereinigung des Güterverkehrs des bisherigen Hamburger und Lehrter Bahnhofes zu Berlin 10 900 *M*, 7. für die Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Neumünster-Bordesholm 218 000 *M*, 8. für die Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Essen a. d. Ruhr 660 000 *M*, 9. für die Erweiterung des Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Posen 250 000 *M*, 10. für die Erweiterung des Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Münster 180 000 *M*, zusammen 1 818 818 *M*, während der Bestand von 681 181 *M.* zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen worden ist. In Höhe von 590 000 *M* soll diese Verwendung erfolgen zur Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion in Cassel, zu dessen auf 750 000 *M.* veranschlagten Kosten ausserdem der von der Stadt Cassel zu leistende Zuschuss von 160 000 *M.* verwendet werden wird.

Pfälzische Bahnen.

Die Betriebsrechnung der Gesellschaft schliesst nach Zahlung der vertragsgemässen Präzipuen mit einem Aktivrest von 752 620 *M.* ab gegen 1 090 215 *M.* im Vorjahre Nach Abzug der vertragsmässig dem Staate zu zahlenden Rückerstattungsquote für geleistete Zinszuschüsse dürfte eine Superdividende von $^2/_3$ % zur Vertheilung an die Aktionäre gelangen und demnach die Gesammtdividende der Pfälzischen Eisenbahnaktien pro 1895 für die Ludwigsbahn $9^2/_3$ %. für die Maximiliansbahn $6^1/_6$ % und für die Nordbahnen $4^2/_3$ % betragen gegen 10 % bezw. $6^1/_2$ und 5 % im Vorjahre.

Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen.

Gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind bei dem Reichs-Eisenbahnamte im Jahre 1895 zusammen 100 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Davon beziehen sich 39 auf die Verkehrsordnung, 27 auf die Tarife, 15 auf den Fahrbetrieb und 19 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 11, als unbegründet abgelehnt 35 und auf den Rechtsweg verwiesen 1. In 15 Fällen war die Zuständigkeit des Reichs nicht begründet und in 4 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 34 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 32 Eisenbahnverwaltungen.

Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen.

In das Berliner Handelsregister ist die Aktiengesellschaft Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen mit einem Aktienkapital von 5 000 000 *M.* eingetragen worden. Die Gesellschaft bezweckt die Herstellung, den Erwerb und den Betrieb von Strassenbahnen insbesondere in den Stadt- und Landkreisen Bochum und Gelsenkirchen. Der Aufsichtsrath der Gesellschaft besteht aus den Herren Bürgermeister a. D. Dr. Rosenthal in Berlin als Vorsitzender, Geheimer Ober-Finanzrath von Koenen-Berlin als stellvertretender Vorsitzender, Generaldirektor Frielinghaus aus Bochum, Ober-Bürgermeister Hahn aus Bochum, H. Schwieger, Vorsteher der Bahnabtheilung der Firma Siemens & Halske, Bürgermeister Vattmann aus Gelsenkirchen, Kommerzienrath Vowinkel aus Gelsenkirchen, Sigmund Weill, Geschäftsinhaber der Deutschen Genossenschaftsbank von Soergel, Parrisius & Co. in Berlin. Den Vorstand bildet der Regierungsbaumeister Deminghoff in Bochum.

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen.

Die „N. Stett. Ztg." berichtet: Kürzlich fuhr ein Probezug von 4 Personenwagen von Naugard nach Colberg und zurück, in welchem 3 Wagen durch elektrisches Licht im Innern beleuchtet waren und an 2 Wagen aussen angebrachte drehbare elektrische Lampen die Bahnsteige erleuchteten. Die Versuche waren seitens der Direktion der Alt-Damm-Colberger Bahn angeordnet. Es sind zunächst zur Anstellung von Versuchen ein Gepäckwagen und je 1 Wagen II. und III. Klasse im Innern mit elektrischen Glühlampen versehen, welche durch Akkumulatoren gespeist werden. Der Gepäck- und der Wagen III. Klasse sind im Aeussern mit je 2 drehbaren Glühlampen von 20 Normalkerzen Leuchtkraft versehen, um beim Halten auf einer Station diese elektrisch zu beleuchten. Die Versuche sollen in jeder Hinsicht befriedigt haben. Sämmtliche Innenräume der Wagen waren hell und schön beleuchtet, so dass man sehr gut dabei lesen konnte. Die drehbaren Aussenlampen an den Enden des Zuges erleuchteten den Bahnsteig so hell, dass dabei der Zugdienst sehr gut ausgeführt werden konnte. Das Laden der Akkumulatoren soll in der Werkstatt Naugard erfolgen. Nach längerer Versuchszeit und nachdem sich die Anlage bewährt hat, soll der ganze Personenwagenpark mit dieser elektrischen Einrichtung versehen werden.

Gesellschaft für elektrische Unternehmungen.

In der am 23. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der Abschluss für das Geschäftsjahr 1895 und die Ausstattung des gesetzlichen Reservefonds mit 72 450 *M.* genehmigt; ferner wurde die Vertheilung einer Dividende von 7 % mit 1 050 000 *M*, sowie die Errichtung eines Spezialreservefonds mit 150 000 *M.* beschlossen, während 126 550 *M.* als Gewinnvortrag auf neue Rechnung verbleiben.

In dem Abschluss figuriren: Guthaben bei den Banquiers der Gesellschaft 6 706 681 *M.* und 19 833 578 *M.* Effekten. Die Verpflichtungen dagegen bestanden nur aus 6 345 895 *M.* Creditoren.

Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen.

Die erste Hauptversammlung des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, welche am 7. Oktober 1895 in München tagte, hat das Bedürfniss anerkannt, eine litterarische Vertretung des Vereins einzurichten. In dem Januarheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen", dem Organe des Vereins, veröffentlicht die litterarische Kommission des Vereins ihr Programm, welchem sich ein Mitgliederverzeichniss, ein Aufsatz über die Untersuchung der Fahrpläne auf ihre Zweckmässigkeit (von Direktor Pieper-Altona), Mittheilungen über den elektrischen Strassenbahnbetrieb in München (von Direktor Hippe-München), über den mechanischen Schienenreiniger der Strasseneisenbahngesellschaft in Hamburg usw. anschliessen.

Dem Verein gehören als Mitglieder an: 1. die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft in Berlin, 2. die Strasseneisenbahngesellschaft in Hamburg, 3. die Hamburg-Altonaer Trambahngesellschaft in Hamburg, 4 die Leipziger Strassenbahngesellschaft in Leipzig, 5. die Dresdener Strassenbahn in Dresden, 6. die Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden, 7. die Magdeburger Strassenbahngesellschaft in Magdeburg, 8. die Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft in Nürnberg, 9. die Aachener Kleinbahngesellschaft in Aachen, 10. die Berlin-Charlottenburger Strassenbahngesellschaft, 11. die Frankfurter Trambahngesellschaft in Bockenheim-Frankfurt am Main, 12. die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt für die Bahnverwaltungen in Wiesbaden, Essen und Mainz, 13. die Mannheim-Ludwigshafener Strassenbahngesellschaft in Mannheim, 14. die Niederwaldbahngesellschaft in Rüdesheim, 15. die Petersberger Zahnradbahngesellschaft in Königswinter, 16. die Barmen-Elberfelder Strassenbahn-Aktiengesellschaft in Elberfeld, 17. die Dessauer Strassenbahngesellschaft in Dessau, 18. die Münchener Trambahn-Aktiengesellschaft in München, 19. die Aktiengesellschaft Strassenbahn Hannover in Hannover, 20. die Frankfurter Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Frankfurt a/M., 21. die Kölnische Strasseneisenbahngesellschaft in Köln a/Rh., 22. die Hallesche Strassenbahn-Aktiengesellschaft in Halle a/S., 23. die Mainzer Strassenbahngesellschaft in Mainz, 24. die Pferdebahn Trier (Steingroever & Co.) in Trier, 25. die Tramways Mülhausen i/E., 26. die Thorner Strassenbahn (Havestadt, Contag & Co.), 27. die Würzburger Strassenbahn (Havestadt, Contag & Co.), 28. die Bonner Strassenbahn (Havestadt, Contag & Co.), 29. die Frankfurt-Offenbacher Trambahngesellschaft in Oberrad, 30. die Strassenbahnen in Düsseldorf (W. von Tippelskirch), 31. die Coblenzer Strassenbahn (W. von Tippelskirch), 32. die Frankfurter Waldbahn in Frankfurt a/M. (Sachsenhausen), 33. die Breslauer Strasseneisenbahngesellschaft in Breslau, 34. die Casseler Strassenbahngesellschaft in Cassel, 35. die Grosse Bremer Pferdebahn in Bremen, 36. die Bremer Strassenbahn in Horn bei Bremen, 37. die Bremerhavener Strassenbahn Lehe-Bremerhaven, 38. die Stuttgarter Strassenbahnen in Stuttgart, 39 die Stuttgarter Filderbahngesellschaft, 40. die Remscheider Strassenbahn in Remscheid, 41. die Dampfbahngesellschaft Feudenheim bei Mannheim, 42. die Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft, Altona.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Auf Seite 91 des Tarifs ist zur Beseitigung eines Druckfehlers die Entfernungsangabe für die Stationsverbindung Sonthofen-Wittlich von 484 km auf 584 km zu berichtigen.

München, im Januar 1896. (203)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Drohndorf-Mehringen. Am 1. Februar d. J. wird die Haltestelle Drohndorf-Mehringen für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie von Leichen und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen.

Magdeburg, den 24. Januar 1896. (204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft, durch welchen ermässigte Frachtsätze nach der Station Złoczów der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einführung kommen.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Kattowitz, den 22. Januar 1896. (205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Am 1. Februar d. J. treten von den an diesem Tage zur Eröffnung gelangenden Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Königlichen Militär - Eisenbahn direkte Sätze für Holz der Spezialtarife II und III nach den Stationen Laer, Bochum B. M. und Rh., Wiemelhausen, Gelsenkirchen, Kray, Essen B. M. und Rh., Präsident, Witten B. M. und Rh., Neumühl des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Essen, sowie der Station Porta des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 20. Januar 1896. (206)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Aenderung des Gruppentarifs III (Berlin-Stettin). Am 1. April 1896 wird die Schurranlage am Flakenseekanal auf Bahnhof Erkner wegen ungenügender Benutzung für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Demgemäss fällt von dem genannten Tage ab die auf Seite 20 unter Nr. 7 des Gruppentarifs III (Berlin-Stettin) enthaltene Bestimmung, betreffend die Berechnung der Gebühren für die Benutzung der Schurranlagen, fort.

Berlin, den 21. Januar 1896. (207)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Tönning des Direktionsbezirkes Altona als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen zum Bau von Seeschiffen — Seehafen-Ausnahmetarif E — des Gruppentarifes IV, sowie der Gütertarife für den Nordwestdeutsch - Hessischen-, Nordwestdeutsch - Mitteldeutschen, Ostdeutsch-Nordwestdeutschen und Berlin-Stettin - Nordwestdeutschen Verkehr in dem gleichen Umfange wie Flensburg A aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 23. Januar 1896. (208)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Ost - Afrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. werden die Stationen Hochfeld B. M. und Hochfeld Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Essen mit den Frachtsätzen der Gruppe Altenessen-Witten Rh. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 22. Januar 1896. (209)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu Heft 1 des Gütertarifs für den **Südwestdeutschen Verband** vom 1. Mai 1895 gelangt am 1. Februar 1896 der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen für die Station Rohrbach bei St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Basel (Reichsbahn) und den Pfälzischen Stationen Bobenheim, Frankenthal und Oggersheim und veränderte, grösstentheils ermässigte Frachtsätze im Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr nach Basel.

In dem Artikelverzeichniss zum Ausnahmetarif Nr. 8 in den Heften 1, 3, 4 und 5 des Verbands-Gütertarifs ist bei dem Artikel „Getreide" der Zusatz „roh und geschroten, als" in Wegfall gekommen. Uebereinstimmend mit dem Wortlaut der Allgemeinen Güterklassifikation hat der Eingang des Artikelverzeichnisses zu lauten: „Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen usw."

Strassburg, den 22. Januar 1896. (210)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. Januar sind auf der Französischen Strecke für wollene Lumpen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Der diesbezügliche Nachtrag — Nr. 13 — zu Theil IIb kann von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 18. Januar 1896. (211)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zum Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Geltung der Frachtsätze für Amsterdam, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Stationen Culemborg, Elst und Schalkwyk der Niederländischen Staatsbahn und Elst der Holländischen Eisenbahn sowie Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 ℳ.

Essen, den 24. Januar 1896. (212)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Baumwollverkehr von Deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 27. Januar / 8. Februar 1896 alten / neuen Stils wird ein Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10 000 kg von Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Wilhelmsburg nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn, eingeführt.

Druckstücke dieses Tarifs geben wir und unsere Tarif-Verkaufsstellen kostenlos ab.

Bromberg, den 23. Januar 1896. (213)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-Schles. Gütertarif. Am 1. Februar 1896 wird die Station Berlin Görlitzer Bahnhof in den Ausnahmetarif 7a des Berlin-Stettin-Schles. Gütertarifs als Versandstation für zum Hochofenbetrieb bestimmte Eisenerze etc. aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, die Verkehrsbüreaus und das Auskunftsbüreau in Berlin Auskunft.

Breslau, den 23. Januar 1896. (214)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa. Die „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa im Jahre 1896" sind erschienen und können durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung in Dresden bezogen werden.

Sollten durch Verwilligungen für den Elbumschlag in Laube oder Bodenbach/Tetschen - Landungsplatz im Laufe der Jahre die Frachtsätze ab Dresden-Elbkai beeinflusst werden, so wird dem wie bisher von Fall zu Fall Rechnung getragen werden.

Dresden, am 21. Januar 1896. (215)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Gütertarif der Gruppe V. Am 1. Februar d. J. kommt der Nachtrag 4 zum Heft 2 des oben bezeichneten Tarifs zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Berichtigung des Titelblattes des Tarifs und der Nachträge 1—3,
2. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Angern,
3. neue Entfernungen für die Station Düsedau und anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Lichtenfels,
4. Frachtsätze für die Beförderung von Milch usw. zwischen Niedertrebra und Ossmannstedt, sowie zwischen Schönstedt und Langensalza,
5. Ausnahmefrachtsätze für Steine für den Verkehr mit den Stationen der Weimar-Rastenberger Eisenbahn,
6. Ergänzung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Rohstoffe und Düngekalk, sowie Ergänzung der Ausnahmetarife für Steine, Brennstoffe und Giesserei-Roheisen durch Neueinbeziehung von Stationen,
7. Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Kalksteine von Wernigerode nach Magdeburg - Buckau und Schönebeck, sowie Erhöhung des Ausnahmefrachtsatzes für gebrannte und rohe Steine zwischen Dürrenberg bei Leipzig und Leipzig, Thür. Bhf. und zwar mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab,
8. Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge 1—3, insbesondere vom 15. März d. J. ab erhöhte Entfernungen zwischen Pössneck, Pr. Stb. und den Stationen der Strecke

Oppurg-Leutzsch, sowie Gr. Miltitz, Lauchhammer, Leipzig-Eilenburger und Magdeburger Bahnhof, Teuchern und Theissen, ferner zwischen Oppurg und Gr. Miltitz, Beelitz und Hermsdorf-Klosterlausnitz, sowie Leubingen und Knau.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 24. Januar 1896. (216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II)** findet mit sofortiger Gültigkeit der Ausnahmetarif 3b für denaturirtes Fabriksalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Saarau und Königshütte widerruflich auch auf Sendungen von gemahlenem Steinsalz unter besonderen Bedingungen Anwendung.

Diese Bedingungen sind bei den Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Bromberg, sowie bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 25. Januar 1896. (217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag VI, welcher u. a. Entfernungen für die Station Bönninghardt des Direktionsbezirks Münster, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl) nach den Stationen Hohnstorf und Wittenburg i/M., sowie des Seehafen-Ausnahmetarifs D. I. (für Schiffsbau-Eisen und Stahl) nach der Station Tönning des Direktionsbezirks Altona enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 24. Januar 1896. (218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Seehafen - Ausnahmetarif. Die Station Wiesloch wird zum 1. k. Mts. in die Klasse 5 (Fische, Kaffee, Rohtabak etc.) mit direkten Sätzen aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 25. Januar 1896. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1 Februar d. J. gelangen Nachträge zum Tarifheft „Theil II" (Besondere Bestimmungen und Tarifsätze), zu den Heften I—IV der Abtheilungen A (Baden) und C (Hessische Ludwigsbahn), zu den Heften II—IV der Abtheilungen B (Elsass-Lothringen), D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn) und F (Württemberg), sowie zu den Heften der Abtheilungen G (Basel) und K (Hessische Nebenbahnen) zur Einführung. Die in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 12 für Eisen der Spezialtarife I und II haben bis auf weiteres keine Gültigkeit.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, sind die erhöhten Sätze erst vom 15. März d. J. ab anwendbar. Die Nachträge enthalten anderweitige Tarifkilometer und Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Hafen und Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Duisburg-Hafen, Heisingen und Rellinghausen Rh. des Eisenbahndirektionsbezirks Essen, Haan und Rönkhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld, Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, Wendelsheim der Hessischen Ludwigsbahn, Achkarren, Burkheim, Jechtingen, Königschaffhausen, Rothweil in Baden und Sasbach a/Rhein der Kaiserstuhlbahn, Tettnang der Lokalbahn Meckenbeuren-Tettnang und Mengeringhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel.

Die Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Köln, den 25. Januar 1896 (220)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages X zum Lokal-Gütertarif. Am 1. Februar 1896 tritt zu dem vom 1. Januar 1890 auf den Linien der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Gütertarife (Theil II) der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station Csorba für den Gesammtverkehr.
2. Frachtberechnungs-Tabellen für die Station Csorba.
3. Ergänzung bezw. Aenderung der Ausnahmetarife.
4. Ergänzung bezw. Aenderung des Verzeichnisses über die in den Stationen befindlichen Brückenwaagen etc.
5. Namensänderung der Stationen Lubochna und Lucsivna.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valéria-utca 11) erhältlich.

Budapest, den 23. Januar 1896. (221)
N. w. n. h.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung neuer, sowie Verlängerung des Gültigkeitstermines der seit 1. Juli 1893 bestehenden Tarife. Mit 1. März 1896 treten im Güterverkehr Oesterreich - Lindau - Vorarlberg nachfolgend angeführte Tarife in Kraft:

1. Tarif, Theil I: Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr nebst Klassifikation der in der Fracht ermässigten und besonders zu behandelnden Frachtgüter.

2. Theil II, Heft 1: Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Lindau, Station der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der K. K. Oesterr Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Salzburg, Böhmen), ferner den Stationen Eger und Salzburg der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Station Iglau-Stadt anderseits.

3. Theil II, Heft 2: Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Lindau, Station der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der K K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau [Mähr. Grenzbahn], Olmütz M. S. C. B. [Jägerndorf]-Troppau und Jägerndorf-Ziegenhals [Mähr.-Schles. Centralbahn], ferner Lokalbahnen Hannsdorf-Ziegenhals], Prossnitz-Triebitz [Mähr. Westbahn] und Olmütz-Cellechowitz), der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exkl. der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. Leitha), sowie der Station Reichenberg der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen anderseits.

Die mit dem Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums vom 30. November 1895 Nr. 139 Post (918) mit 31. Januar d. J. ausser Kraft gesetzten Tarife und Tarifnachträge bleiben bis zur Einführung der neuen Tarife, d i. bis zum 29. Februar d. J., in Wirksamkeit.

Exemplare der mit 1. März d. J. zur Einführung gelangenden Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise durch die Verbandsstationen gegen Entrichtung

des Betrages von 50 kr. bezw. 1 *M.* für den Tarif, Theil I,
des Betrages von 1,00 fl. Oe. W. bezw. 2 *M.* für den Tarif, Theil II, Heft 1 und
des Betrages von 1,50 fl. Oe. W. bezw. 3 *M.* für den Tarif, Theil II, Heft 2

zu beziehen.

Wien, am 21. Januar 1896. (222)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. Nordwestbahn. Für Ausstellungsobjekte des Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen, in der weiter angeführten Relation, bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1896, gleich im Kartirungswege folgender ermässigter Frachtsatz berechnet:

von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen 120 kr. Oe. W. pro 100 kg.

Wien, am 21. Januar 1896. (223)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Februar cr. erscheint eine Neuausgabe unseres Binnen-Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Juni 1893 mit unveränderten Fahrpreisen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I2 der letzteren genehmigt worden.

Exemplare des Tarifs sind in unserem Geschäftslokale hierselbst käuflich zu haben.

Dortmund, den 23. Januar 1896. (224)
Die Direktion.

Die in unserem Bezirke bestehenden 7tägigen Arbeiter-Wochenkarten

von Hämelerwald nach Peine,
„ Oberneuland „ Bremen,
„ Peine . . . „ Woltorf,
„ Vechelde . . „ Peine,
„ Woltorf . . „ Peine

werden zum 15. März d. J. aufgehoben. Von diesem Tage ab werden nur noch die vorhandenen 6tägigen Arbeiter-Wochenkarten ausgegeben.

Hannover, den 23. Januar 1896. (225)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Schreib- und Zeichenmaterialien für das Rechnungsjahr 1896/97 mit Vorbehalt der Ausdehnung auf weitere Jahre soll öffentlich verdungen werden

Angebote, welche beliebig auf einzelne oder mehrere Materialien abgegeben werden können und zu welchen das den Bedingungen beigegebene Verzeichniss zu benutzen ist, sind bis

Dienstag, den 18. Februar 1896, Vormittags 10 Uhr

mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien" versiegelt und kostenfrei an unser Rechnungsbüreau hierselbst, am Bahnhof 23, zu senden. Dieselben haben jedoch nur dann Gültigkeit, wenn denselben die zum Zeichen der Anerkennung unterschriftlich vom Anbieter vollzogenen Bedingungen beigefügt sind.

Die Eröffnung der Angebote findet am bezeichneten Tage Vormittags 11 Uhr in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr 39, statt. Daselbst liegen Bedingungen und Nachweisung zu den Angeboten zur Einsichtnahme aus und können auch von dort gegen Einsendung des Betrages von 1 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 21. Januar 1896. (226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit Handbetrieb für den Bahnhof Soltau am

Mittwoch, den 12. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Abtheilung M, Zimmer 4 IV, zur Einsicht aus und können auch gegen kostenfreie Einzahlung von 3 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 22. Januar 1896. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1896 bis 1. April 1897 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 17. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 75 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Giessen, im Januar 1896. (228)
Gr. Direktion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) Eisendraht, Stahldraht, Sprungfedern, Splinte, Drahtstifte, Nägel, Ketten, Stahlblech, Weissblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, eiserne Unterlagsscheiben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit Muttern für Wagen, Lokomotiven und Achsbuchsbügel, Muttern;

b) Waschschwämme, Bimstein, Wachs, denaturirter Spiritus, Kolophonium, Schellack, blausaures Kali, Borax, Leim, Salmiak, Salzsäure, Salmiakgeist und Schwefelsäure.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Freitag, den 14. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Am Oberschlesischen Bahnhof Nr. 21/23 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ zu a) und 50 ₰ zu b) postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 7. März 1896.

Breslau, den 19. Januar 1896. (229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von 186 000 kiefernen Hauptbahnschwellen und 6 100 laufende Meter eichene Weichenschwellen in 4 Loosen und zwar:

Loos I: 45 000 kieferne Hauptbahnschwellen, lieferbar in der Zeit vom 15. April bis Ende Juli 1896;
„ II: 66 000 desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896;
„ III: 75 000 desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 15. Mai 1897 bis Ende August 1897;
„ IV: 6 100 laufende Meter eichene Weichenschwellen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896

auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 10. Februar d. J., Vormittags, verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in den Angeboten genau anzugeben.

Der Zuschlag auf Loos I wird spätestens am 1. März d. J., derjenige auf die übrigen Loose spätestens am 1. April d. J. ertheilt.

Bei der Zuschlagsertheilung behalten wir uns vollständig freie Hand vor, insbesondere behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch sämmtliche Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 19. Januar 1896. (230B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Schreibmaterialien. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1896/97 erforderlichen Schreibmaterialien, als: Aktendeckel, Kanzlei-, Konzept-, Pack- und Löschpapier, Stahlfedern, Bleistifte, Roth- und Blaustifte, Federhalter, Oblaten und Siegellack soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. Februar d. J.

Magdeburg, den 22. Januar 1896. (231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 10. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Februar 1896.

Inhalt:

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1893/94 u. 1894/95.
Vereinsmittheilungen:
Entwurf je eines neuen alphabetisch u. arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichn.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Programm des Eisenbahnministers.
Die provisorische Diensteintheilung i. Eisenbahnministerium.
Die Landtage und die Eisenb.
Der Aussenhandel der Monarchie im Jahre 1895.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenbahnen i. Dezember 1895.
Konzessionirung u. Generalversammlung der Lokalbahn Temesvár-Módos.
Eröffnung von Bahnstrecken.
Eröffnung einer Haltestelle.
Umwandlung der Befugnisse von Haltestellen.
Einnahmen der Oesterr. Staatsbahnen in 1895.
Börsenbericht.
Die Türkischen Eisenbahnen.
Die Transsibirische Eisenbahn.
Aus der Schweiz:
Fusion der Thunerseebahn mit der Dampfschiffgesellschaft d. Thuner- und Brienzersees.
Verband Schweizerischer Eisenb.-Gesellschaften.
Schweizerische Centralbahn.
Aus Asien:
Siam. Tonkin. China.
Aus Südamerika:
Brasilien. Peru.
Urtheil.
Kalenderschau:
Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte. 1896. Württembergische Ausgabe.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1893/94 und 1894/95.

Vor kurzem ist der 7. Jahresbericht des Bundes-Verkehrsamts über die Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika hier angekommen.*) Er bezieht sich auf das Jahr 1893/94, das Jahr des grossen Eisenbahnkrachs, der Krisis, die während der Kolumbia-Ausstellung im Sommer 1893 begann und die heute noch nicht ihr Ende gefunden hat. Der Bericht gibt die nackten Thatsachen wieder, in denen der Einfluss der Krisis auf das gesammte Eisenbahnwesen zur Erscheinung kommt. Er enthält sich jeder scharfen Kritik, ist er doch auch von der obersten Eisenbahn-Aufsichtsbehörde der Vereinigten Staaten herausgegeben und von einem Manne verfasst, der als Statistiker in der wissenschaftlichen Welt einen angesehenen Namen hat und dem nichts ferner liegt, als die Absicht, das Eisenbahnwesen seines Vaterlandes zu verlästern. Gerade durch seine ruhige Objektivität, durch seine unanfechtbare Sachlichkeit aber wirkt der Bericht um so erschütternder. Es ist in der That ein wirthschaftliches Trümmerfeld, das wir vor uns sehen.

Die Länge der Eisenbahnen wuchs im Jahre 1893/94 noch um 2 247 Meilen, angefangene Bahnbauten mussten eben vollendet werden, wenn sie nicht verfallen sollten; relativ ist dieses Wachsthum so gering, wie in keinem der Vorjahre, denn die Eisenbahnen vermehrten sich: 1887 um 9,08 %, 1888 um 6,05 %, 1889 um 3,22 %, 1890 um 4,78 %, 1891 um 2,94 %, 1892 um 1,88 %, 1893 um 2,85 %, 1894 um 1,27 %. Die Zahl der Beamten und Arbeiter wurde nach allen Kräften eingeschränkt. Während sie sich im Jahre 1893 noch um 52 187 Personen, d. h. 6,35 %, vermehrte, sind im Jahre 1894 nicht weniger als **93 994**, d. h. **10,76** % entlassen.

Erschreckend sind die Verkehrszahlen. Die Zahl der beförderten Personen fiel von 593 560 512 auf 540 688 199, d. h. um 52 872 413; die Zahl der Personenmeilen ist allerdings noch um rund 60 Millionen gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Diese Steigerung hat aber ausschliesslich auf den Linien stattgefunden, die den Verkehr von und nach Chikago vermitteln, dessen Ausstellung noch in den ersten 3 Monaten des Berichtsjahres fortdauerte. In allen übrigen Gebieten ist auch ein starker Rückgang der Personenmeilen eingetreten, und die Anzahl der auf einer Meile im ganzen gefahrenen Personen ist von 83 809 auf 81 333 gefallen, d. h. um 2 476 Personen, während bis dahin alljährlich eine Steigerung der Verkehrsdichtigkeit stattgefunden hatte. Auch die Anzahl der Personen**zug**meilen hat sich von 335 618 770 auf 326 503 219, d. h. um 9 115 551 vermindert.

---

*) Seventh Annual Report on the Statistics of Railways in the United States for the year ending June 30. 1894. Prepared by the Statistician of the Commission. Washington 1895.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen ist von 745 119 482 auf 638 186 553, d. h. um 106 932 929 herabgegangen, Gütertonnenmeilen sind 80 Milliarden gegen 93 Milliarden im Jahre vorher gefahren, also 13 Milliarden weniger; die Abnahme der Dichtigkeit des Güterverkehrs kennzeichnet sich auch durch die bedeutende Abnahme der auf einer Meile gefahrenen Tonnen von 551 332 auf 457 252 t, d. h. um 93 980 t; und auch die Güterzugmeilen haben sich um fast 62 Millionen vermindert.

Dass eine solche Verkehrsabnahme eine verheerende Wirkung auf die Einnahmen der Bahnen ausüben musste, versteht sich von selbst. So sind denn auch die Roheinnahmen um 147 390 077 D., die Reineinnahmen um 50 883 100 D., die Einnahmen aus anderen Quellen als dem Verkehr um 6 832 810 D. gefallen, wogegen sich die Ausgaben nur um 96 506 977 D. vermindert haben. Während nach Abzug der sogen. festen Lasten, der Bondszinsen usw. von den Gesammteinnahmen im Jahre 1893 ein Ueberschuss von 8 116 745 D. verblieb, schliesst das Jahr 1894 mit einem Fehlbetrag von **45 851 294** D. ab. Wenn gleichwohl im Jahre 1894 noch 95 515 226 D. zur Zahlung von Dividenden verwendet sind, so war dies nur dadurch möglich, dass diese Dividenden aus früher angesammelten Fonds oder aus dem sonstigen Vermögen der Eisenbahnen entnommen sind. Unser Bericht weist denn auch nach, dass sich das Kapitalvermögen der Eisenbahnen im Jahre 1894 um nicht weniger als 65 485 469 D. vermindert hat, die wesentlich zur Zahlung von Dividenden verwendet sein werden.

Und dabei haben die Eisenbahnen gespart an allen Ecken und Enden. Es sind gegenüber dem Vorjahre weniger ausgegeben für Erhaltung des Oberbaues 25,5 Millionen Dollar (= 15,12 %), für Instandhaltung der Betriebsmittel fast 24 Millionen Dollar (= 17,52 %), an Zugförderungskosten fast 41 Millionen Dollar (= 9,4 %), an Generalkosten 5 777 340 D. (= 6,76 %). Nur die beiden letzteren Posten hängen unmittelbar zusammen mit der Abnahme des Verkehrs. Die Ersparnisse an Unterhaltungskosten für Oberbau und Betriebsmittel bedeuten eine Verschlechterung des Zustandes der Bahnen, was um so mehr ins Gewicht fällt, wenn man den ohnedies mangelhaften Zustand zahlreicher liederlich gebauter und auch in guten Jahren nur eben nothdürftig unterhaltener Bahnen in Betracht zieht. Ich erinnere nur an die vielen Holzbrücken, an die durch Brückeneinstürze herbeigeführten Unglücksfälle.

Und trotz aller dieser Ersparnisse hat sich der Betriebskoeffizient wieder verschlechtert. Er betrug im Berichtsjahre 68,14 %. Seit 5 Jahren ist die Verschlechterung eine stets fortschreitende von 65,8 auf 66,73, 66,67, 67,82 und jetzt 68,14 %. Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1893 auf den Englischen Bahnen 56,7 %, den Französischen 57,5 %, den Deutschen 59,88 %.

Der allerdüsterste Zug in diesem traurigen Bilde sind schliesslich die Zusammenbrüche der Eisenbahnen. Auf S. 94 bis 96 des Berichts wird die Tabelle der am 30. Juni 1894 in Konkurs befindlichen Eisenbahnen abgedruckt. Es sind nicht weniger als 192 Stück, von denen 126 dieses Schicksal in dem einen Jahre 1893/94 ereilte. Ihre Länge beträgt 40 819 Meilen, ihr Anlagekapital 2,5 Milliarden Dollar = 10 Milliarden Mark, d. h. nur 1 Milliarde weniger, als das Anlagekapital aller Deutschen Eisenbahnen!

Das ist das Krisenjahr. Und wenn man nun annehmen wollte, dass das folgende Jahr, in dem unzweifelhaft die wirthschaftliche Lage des Landes sich gehoben hat, auch eine wesentliche Besserung in den Verhältnissen der Eisenbahnen aufweise, so würde man gewaltig fehlgehen. Dies ergeben die wenigen Zahlen, die das Bundesverkehrsamt in seinem Vorbericht über die Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1894/95*) mittheilt. Der Bericht bezieht sich zwar nur auf 650 Eisenbahnen mit einem Umfang von 164 529 Englischen Meilen, während das Gesammtnetz der an das Bundesverkehrsamt berichtenden Bahnen eine Ausdehnung von 175 691 Meilen hatte. Wenn man indessen die Ergebnisse auf die Meileneinheit zurückführt, so bieten sich doch einigermaassen vergleichsfähige Zahlen. Diese zeigen nun, dass die Einnahmen für die Personenmeile von 1 961 D. im Jahre 1893/94 noch auf 1 784 D. im folgenden Jahre gefallen sind; ein neuer Belag dafür, dass die verhältnissmässig befriedigenden Personeneinnahmen des Krisenjahres wesentlich mit dem Weltausstellungsverkehr seiner ersten drei Monate zusammenhängen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr und aus sonstigen Quellen sind dagegen und zwar die ersteren von 4 002 auf 4 151 D., die letzteren von 145 auf 149 D. gestiegen. Die Geringfügigkeit dieser Steigerung leuchtet indessen ein, wenn man sieht, dass diese Einnahmen im Jahre 1892/93, auch schon einem Jahre des beginnenden Niedergangs, 4 906 und 163 D. betrugen. Gegenüber diesem Jahr bedeuten die Ergebnisse von 1894/95 einen sehr erheblichen Rückgang. Von augenscheinlichem Erfolg ist aber das Sparsystem des Vorjahres, die Entlassung der 94 000 Beamten und Arbeiter gewesen, indem sich die Ausgaben für die Meile von **4 163** auf **4 119** D. vermindert haben.

Das Bundesverkehrsamt stellt ferner die Reineinnahmen der Bahnen, die bis dahin für das Jahr 1894/95 berichtet hatten, denen der Berichte derselben Bahnen für das Jahr 1893/94 gegenüber. Diese Reineinnahmen sind von rund 320 auf rund 325 Millionen Dollar, d. h. um ungefähr 5 Millionen Dollar gestiegen. Die Summe der gezahlten Dividenden ist dagegen von 61 Millionen auf 53 Millionen herabgegangen, und das Gesammtergebniss der Finanzverwaltung dieser Bahnen kommt darin zur Erscheinung, dass nach Abzug aller Ausgaben einschliesslich der sogen. festen Lasten von allen Einnahmen auch das Jahr 1894/95 noch einen Fehlbetrag von **31 075 030** D. aufweist! Der Betriebskoeffizient hat sich, hauptsächlich wohl wegen des Herabgehens der Ausgaben, ein wenig gebessert, er ist von 68,14 % auf 67,56 % herabgegangen. Mit Recht bemerkt der Bericht, dass — wenigstens in den Vereinigten Staaten — aus der Höhe der gezahlten Dividenden kein irgendwie zuverlässiger Rückschluss auf das wirthschaftliche Gedeihen einer Bahn gemacht werden könne. Gerade in Jahren des Niedergangs bemühen sich die Bahnen ihre Kurse durch Zahlung möglichst guter Dividenden zu halten und es ist ihnen ziemlich gleichgültig, woher sie das Geld nehmen, um diese Dividenden zahlen zu können.

Es liegt auf der Hand, dass eine wirthschaftliche Krisis, und wäre sie noch so heftig, allein solche Verwüstungen nicht hätte anrichten können, wenn sie einen gesunden Organismus getroffen hätte. Schon der äusserst geringe Einfluss der Besserung in der wirthschaftlichen Lage des Landes, des zum Theil nicht unerheblichen Aufschwungs von Handel und Gewerbthätigkeit im ersten Halbjahr 1895, auf die Besserung der Eisenbahnverhältnisse, scheint mir hierfür ein Beweis, der noch verstärkt wird durch die Thatsache, dass es auch nicht einer einzigen der grossen in Konkurs befindlichen Bahnen gelungen ist, diesen Konkurs zu beendigen. Die zahlreichen Gläubiger nothleidender Bahnen warten auch heute noch auf Zahlung ihrer Zinsen, und es ist auch jetzt, im Jahre 1896, noch gar nicht abzusehen, wie viele der in Amerikanischen Eisenbahnwerthen angelegten Kapitalien als endgültig und unwiederbringlich verloren zu gelten haben.

Die Krisis hat den Niedergang der Eisenbahnen wohl beschleunigt, verursacht hat sie ihn nicht. Der eigentliche innere Grund der jetzt vor aller Augen sich offenbarenden Fäulniss liegt in der seit langen Jahren auf dem Eisenbahngebiet herrschenden Misswirthschaft. Ich habe dies näher nachgewiesen in meinen Abhandlungen über die Finanz- und Verkehrspolitik der Nordamerikanischen Eisenbahnen,*) und

*) Preliminary Report on the Income Account of Railways in the United States for the year ending June 30. 1895, prepared by the Statistician to the Commission. Washington 1895.

*) Berlin. Julius Springer. 2. Aufl. 1895. Vergl. auch die Besprechung in Nr. 73, S. 657 und Nr. 74, S. 667, Jahrg. 1895 d. Ztg

will an dieser Stelle dieses Thema nicht wieder eingehend erörtern. Das rein privatwirthschaftliche Eisenbahnsystem, wie es in den Vereinigten Staaten durchgeführt ist, hat eben vollständig Bankerott gemacht. Die wissenschaftliche Theorie von dem freien Walten der wirthschaftlichen Kräfte hat sich in der Praxis der Amerikanischen Eisenbahnpolitik nicht bewährt. Bei solchen Ergebnissen, wie sie die vergangenen 2 Jahre gezeitigt haben, gewährt es aber allen denen, die durch die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten geschädigt sind, nur einen sehr schwachen Trost, dass die Gütertarife dieser Bahnen durchschnittlich die niedrigsten der Welt sind; noch weniger aber finden die Aktionäre für ihre entgangenen Dividenden, die Gläubiger für die Ausfälle an Zinsen Entschädigung in dem erhebenden Gedanken, dass in einigen Gebieten der Vereinigten Staaten und auf einzelnen Strecken mit einem uns ungewohnten, grossartigen Aufwand an Luxus und Bequemlichkeit gereist wird. Dieses aber sind die beiden grossen Vorzüge der Amerikanischen Eisenbahnen, die uns von den Vertheidigern der dortigen Politik diesseits und jenseits des Weltmeers immer wieder entgegengehalten werden. Hierdurch sollen die Amerikanischen Bahnen ihre Ueberlegenheit über die Europäischen, insbesondere die Staatsbahnen, beweisen; das wird immer wieder in die Welt hinausposaunt und vor dem eigentlichen Krebsschaden der Amerikanischen Eisenbahnen, einer sträflich leichtfertigen Finanzwirthschaft und einer durch und durch unehrlichen Verkehrspolitik, verschliessen die Verwalter der Amerikanischen Bahnen mit echtem Yankeehochmuth ihre Augen. Die Eisenbahnfachleute, die auf Europäischen Bahnen reisen, wissen von kleinen Unbequemlichkeiten zu erzählen, die ihnen hier begegnet sein sollen, es fällt ihnen aber nicht ein, über die offen zu Tage liegenden Vorzüge einer wohlgeordneten Eisenbahnverwaltung, über die Einfachheit und Klarheit unserer Tarife nachzudenken, geschweige denn ein Wort zu verlieren. Die Fachpresse gebärdet sich dann mit wenigen Ausnahmen so, als ob das auf dem grössten Theil des Europäischen Festlandes herrschende Staatsbahnsystem zu einer vorsündfluthigen Verknöcherung des Verkehrswesens geführt hätte. Sie können sich nicht zu der Erkenntniss ermannen, dass unser Staatsbahnsystem einem Amerikanischen Privatbahnsystem in jeder Beziehung unendlich überlegen ist! So lange es an jeglichem Verständniss fehlt für die wahren Ursachen der jetzigen Eisenbahnmisère, ist natürlich von Besserung keine Rede.

Wir Europäer, und wir Deutsche insbesondere, könnten ja den Amerikanern das Vergnügen lassen, so weiter zu wirthschaften, wir könnten uns dabei beruhigen, die Amerikanischen Eisenbahnen als ein lehrreiches Versuchsfeld für die Bewahrheitung oder auch Nichtbewährung gewisser wirthschaftlicher Theorien zu betrachten. Aber die dortigen Eisenbahnzustände sind — leider! — für uns nicht ohne praktische Bedeutung, weil Deutschland und noch mehr England den Amerikanern viele Millionen zum Bau ihrer Bahnen geliehen haben. Die Amerikanischen Eisenbahnobligationen waren lange Jahre ein beliebtes Anlagepapier in Europa. Sie brachten hohe Zinsen, 6, 7, 8 %, wurden von ersten Bankhäusern auf dem Markte eingeführt, und der Erwerber solcher Werthe war in dem Wahne, dass er Bonds besitze, die unseren Eisenbahnprioritätsobligationen ziemlich gleichwerthig seien und im wesentlichen dieselbe Sicherheit wie diese böten. Die grossen Verluste, die die Eisenbahnkrisis des Jahres 1873 auch den Europäischen Gläubigern brachte, waren nach einigen Jahren vergessen, 10 Jahre später wurden ganz munter wieder Amerikanische Bonds in Deutschland gekauft, ohne dass man eingehend prüfte, ob denn wirklich die Verhältnisse sich gebessert hätten. Eine gründliche Prüfung kann auch selbst von den grösseren Emissionshäusern nicht vorgenommen sein, sonst würden sie ihre Vermittelung für den Erwerb solcher Werthe nicht haben eintreten lassen. Die Erfahrungen der jüngsten Zeit werden nun hoffentlich genügen, um allen Amerikanischen Bonds für die Zukunft den Deutschen Markt zu verschliessen. Ich sage absichtlich allen solchen Bonds. Recht gut weiss ich, dass es in den Vereinigten Staaten auch finanziell gesunde und ehrlich verwaltete Bahnen gibt. Solche Bahnen aber finden das Geld, dessen sie bedürfen, in Amerika, und die Amerikanischen Aktionäre und Gläubiger sind ihnen nahe genug, um stets darüber wachen zu können, ob etwa ein anderer Geist in die Verwaltung eingezogen und eine Veräusserung der Papiere rathsam ist. Diese Bonds verzinsen sich übrigens auch nur mit 3—4 %. Einzelne dieser Papiere sind ja auch zu uns gekommen. Die grosse Mehrzahl der in Deutschland gehandelten Amerikanischen Eisenbahnwerthe hat aber in Amerika kein Unterkommen finden können, und wir sind naiv genug gewesen, sie den Eisenbahnen abzunehmen. Ich halte solche Bonds für viel unsicherer als die meisten der sogen. exotischen Werthe. Bei exotischen Staatspapieren z. B. liegt doch meist eine gewisse Möglichkeit vor, die Schuldner durch Einfluss der Regierung zur wenigstens theilweisen Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu bestimmen. Den Amerikanischen Eisenbahnen gegenüber fällt jede derartige Möglichkeit fort. Die eigene Regierung hat ihnen nichts zu sagen, und wenn eine Europäische Regierung den Versuch machen wollte, einen Druck auf Amerikanische Eisenbahnkönige auszuüben, sie würde einfach ausgelacht werden.

Die vorstehenden, lediglich amtlichen Quellen entnommenen Mittheilungen über die gegenwärtige Finanzlage der Amerikanischen Bahnen beweisen, dass man mit wenig Hoffnung einer besseren Zukunft entgegensehen kann. Diese Hoffnung aber schrumpft noch mehr zusammen, wenn man sich die allgemeine Finanzlage und die Finanzpolitik dieses grossen, reichen Landes vergegenwärtigt. Die Ueberschüsse, die bis vor wenigen Jahren der Bundeshaushalt regelmässig brachte, sind in Fehlbeträge verwandelt, einzig und allein, weil niemand wagt, den alle Begriffe übersteigenden Schwindel mit den Pensionen anzufassen, geschweige denn auszurotten. Die Pensionszahlungen an angeblich verwundete Krieger und deren Hinterbliebenen mit über 150 Millionen Dollar jährlich kommen ungefähr den Summen gleich, die wir in Deutschland für unsere ganze Armee ausgeben! Dazu die Bestrebungen der mächtigen Silberpartei nach Verschlechterung der schon wankenden Währung. Welche Verluste würden uns bevorstehen, wenn — was nicht ausserhalb des Gebiets der Möglichkeit liegt — die Eisenbahnen anfangen wollten, ihre Verpflichtungen mit Silber einzulösen! Endlich aber die immer mehr sich ausbreitende Einmischung ehrgeiziger und gewissenloser Staatspolitiker in die Eisenbahnverwaltung. Die Reorganisation einer der grossen Bahnen, die viel Deutsches Geld bekommen hat, ist gescheitert und in eine unabsehbare Ferne gerückt, weil die Politiker die Verschmelzung mit einer Konkurrenzbahn nicht dulden wollten. Ob dieser Widerstand zu überwinden ist — in den Vereinigten Staaten kann man ja mit baarem Gelde vieles überwinden — oder ob es die Politiker vorziehen, noch weiterhin die kärglichen Erträge der Bahn zur Bezahlung einer Anzahl von Receivers und Advokaten zu verwenden, das vermag ich nicht zu übersehen. Auch die ganze, stark übertriebene Bewegung gegen die Abschaffung der sogen. Antipooling Clause des Bundesverkehrsgesetzes wird wesentlich von den politischen Drahtziehern geleitet. Neuerdings soll das Bundesverkehrsamt den mit grosser Vorsicht abgeschlossenen neuen Verbandsvertrag der Trunkbahnen für ungesetzlich erklärt und damit eine neue Unsicherheit in die Verkehrsverhältnisse des bis jetzt noch am besten bewirthschafteten Eisenbahngebietes gebracht haben.

Alle diese Vorgänge sollten uns — trotz aller Vertuschungsversuche auch heimischer Börsenblätter — veranlassen, aus den Erfahrungen der letzten Jahre endlich die dauernde praktische Lehre zu ziehen: Vorsicht, äusserste Vorsicht bei Erwerb Amerikanischer Eisenbahnwerthe!

Berlin, Januar 1896. A. v. d. Leyen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Entwurf je eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses, gültig vom 1. Mai 1896 ab. Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen den Entwurf je eines neuen — vom 1. Mai 1896 ab gültigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses zur Prüfung zugehen lassen.

Das Prüfungsergebniss ist bis spätestens den 1. März d. J. (Abends) der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 68 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Sonderausschusses zur Vorberathung des Antrages der Ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend die gleichmässige Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiet (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 318 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die vom 1. Mai 1896 ab gültigen Verzeichnisse der Fahrscheine (abgesandt am 28. und 29. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Programm des Eisenbahnministers.

Der erste Oesterreichische Eisenbahnminister FML. Freiherr von Guttenberg hat am 19. Januar d. J. sein Amt übernommen und nach einer durch den Sektionschef Dr. Ritter von Wittek stattgefundenen Begrüssung und korporativen Vorstellung der Abtheilungsvorstände der bisherigen Eisenbahnsektion des K. K. Handelsministeriums sein Programm entwickelt. Dasselbe ist vollkommen geeignet, allseitige Befriedigung hervorzurufen. Vor allem trat er der Annahme entgegen, dass die Leitung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, dadurch, dass dieselbe einem Soldaten anvertraut sei, vornehmlich vom militärischen Standpunkte erfolgen werde. Dann fuhr er wörtlich fort: Ich bin überzeugt, dass, nachdem der für diesen Posten beauftragte Mann, welcher es verstanden hat, als Präsident der Staatsbahnen durch seine sachgemässe, gerechte und wohlwollende Amtsführung in kurzer Zeit die Liebe und hohe Verehrung aller seiner Beamten zu erwerben, ein wichtigeres Ressort übernehmen musste, für die Wahl meiner Person nicht mein militärischer Charakter, sondern hauptsächlich der Umstand maassgebend war, dass ich infolge meiner jahrelangen Stellung als Chef des Eisenbahnbüreaus des Generalstabs mit den Eisenbahnverhältnissen der Monarchie ziemlich vertraut bin. Die Hauptaufgabe der Eisenbahnverwaltung bleibt nach wie vor in erster Linie die Sorge für die Befriedigung des Publikums bezüglich eines sicheren und den Bedürfnissen entsprechenden Personen- und Güterverkehrs, dann für die kräftige Unterstützung von Handel und Industrie durch eine gesunde Tarifpolitik, namentlich für den Export, und durch die Ergänzung des Eisenbahnnetzes in der Weise, als es die kommerziellen Verhältnisse des Staats erheischen. Dass in letzterer Beziehung die militärischen Interessen auch gewahrt werden müssen, ist bei der ungeheuren Bedeutung der Eisenbahnen für die Reichsvertheidigung wohl selbstverständlich und durften dieselben auch bisher nicht ausser Acht gelassen werden. Bezüglich des Verkehrs und der Tarife bei den Privatbahnen werden wir, soweit es gesetzlich zulässig ist, den Einfluss in gleichem Sinne ausüben, und müssen in allen Entscheidungen zwischen den Staats- und Privatbahnen mit strengster Objektivität vorgehen, um selbst den Schein einer Bevorzugung der Staatsbahnen zu vermeiden. Dem Militär müssen wir eine stramme Disziplin, Esprit de corps und gute Kameradschaft nachbilden; die strenge Disziplin ist im Eisenbahndienste ebenso nothwendig, wie in der Armee. Ich verstehe hierunter nicht nur die genaue Befolgung aller von den Vorgesetzten erlassenen Anordnungen, sowie der bestehenden Vorschriften und Instruktionen, sondern auch die gerechte, dabei wohlwollende Behandlung und Beurtheilung der Untergebenen seitens der Vorgesetzten, in welcher Beziehung ich gewiss mit gutem Beispiele vorangehen werde. Hingegen fordere ich von den Untergebenen ausser Gehorsam auch volles Vertrauen und männliche Offenheit und verurtheile nichts mehr als ein unterwürfiges, dabei unaufrichtiges Wesen.

Die provisorische Diensteintheilung im Eisenbahnministerium.

Nachdem das in Nr. 9 S. 80 d. Ztg. mitgetheilte Organisationsstatut für die Staatseisenbahn-Verwaltung erst am 1. August d. J. in Kraft tritt, wurde für die Zeit bis dahin folgende provisorische Diensteseintheilung getroffen: Sektionschef Dr. Ritter von Wittek behält die Leitung der Geschäftszweige, welche der jetzigen Eisenbahnsektion des Handelsministeriums unterstellt sind; seine Thätigkeit wird sich danach vorwiegend auf die Privatbahnen beziehen. Die administrativen und finanziellen Agenden der Staatsbahnen werden dem Sektionschef Wrba unterstehen. Mit der Leitung des Präsidialbüreaus wurde Regierungsrath Freiherr von Buschman betraut. Dem Hofrath Liharzik wurden die kommerziellen Fächer, dem Hofrath Pichler die technischen Agenden der Staatsbahnen überwiesen. Die Bauleitung der Wiener Stadtbahn behält Hofrath Ritter von Bischoff. Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen behält vorläufig ihren Wirkungskreis unter der Leitung des Freiherrn von Lilienau.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Nach der nunmehr erfolgten Eröffnung des Dalmatinischen Landtags sind nun alle 17 Landtage versammelt.

Im Nieder-Oesterreichischen Landtage wurde die Vorlage des Landesausschusses über die Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Ober-Grafendorf nach Mank dahin angenommen, dass der Nachweis erbracht werden müsse, dass 30 % des festgesetzten Nominal-Anlagekapitals von den Interessenten mit Beihilfe des Staats durch Uebernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerthe oder durch Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden; das Land Nieder-Oesterreich übernimmt die Reinertragsgarantie für die zur Beschaffung des weiter erforderlichen Aufwands auszugebenden, mit 4 % zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahren rückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) bis zum Höchstbetrage von 470 000 fl. in der Weise, dass für den Fall, als das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung dieser bevorrechteten Titres im Nominalbetrage von höchstens 470 000 fl. nicht ausreichen sollte, der auf das Erforderniss zur 4 % Verzinsung und zur planmässigen Tilgung innerhalb 75 Jahren sich ergebende Abgang aus Landesmitteln vorschussweise gedeckt wird.

Zugleich wurde der von Abgeordneten ausgehende Antrag angenommen, dass die Bahn über St. Leonhard nach Ruprechtshof fortgesetzt werde und dass der Landesausschuss dahin wirke, dass die beiden Unternehmungen St. Pölten-Kirchberg und Ober-Grafendorf-Mank in eine Unternehmung vereinigt werden. Dem gegen die „Verzettelung“ der Bahnen in zahlreiche kleine Gesellschaften vorgebrachten Bedenken gegenüber wurde seitens des Landesausschusses bemerkt: Es müssen mitunter selbständige Gesellschaften errichtet werden. Doch wird es Aufgabe des Landesausschusses sein, trotz des Bestehens solcher Gesellschaften, in der ganzen Führung dieser Bahnen eine möglichste Zusammenfassung zu erzielen. In dieser Beziehung wird auch noch ein Antrag seitens des Eisenbahnausschusses vorgebracht werden.

Im Mährischen Landtage wurde die Bewilligung von Subventionen à fonds perdu, eventuell bei Bildung von Aktiengesellschaften für das betreffende Bahnunternehmen gegen Refundirung in Stammaktien, und zwar für die projektirte Lokalbahn Grulich-Schildberg 110 000 fl., Bärn-Hof 400 000 fl., Albersdorf-Hotzenplotz 237 000 fl., Deutschbrod-Saar 45 000 fl., Wolfram-Triesch-Teltsch 116 500 fl., unter der Bedingung gewährt, dass das Zustandekommen dieser Bahnen längstens binnen 5 Jahren durch ein Reichsgesetz gesichert werde. Gleichzeitig erklärt der Landtag die Fortsetzung der Bahn Deutschbrod-Saar über Neustadtl-Bistritz nach Tischnowitz für nothwendig. Hierauf wurde eine Resolution angenommen, wonach die Regierung aufgefordert wird, bei Zustandekommen der Bahn Wolfram-Triesch-Teltsch dahin zu wirken, dass unter Mitbenutzung der Theilstrecke Iglau-Wolfram der K. K. Staatsbahn der Ausgang des Verkehrs und die Abfertigung der Züge nach der Station Iglau der Staatsbahn verlegt werde.

Im Tiroler Landtage wurde eine Zuschrift des K. K. Handelsministers verlesen, wonach die Ausführung der ganzen Strecke Meran-Landeck, welche normalspurig hergestellt werden müsste, weder in technischer, noch in finanzieller Hinsicht genügend klargestellt ist. Dieselbe könne dermalen um so weniger in Aussicht genommen werden, als die mit 11 000 000 fl. veranschlagten Kosten und das finanzielle Risiko fast ausschliesslich vom Staate getragen werden müssten. Es erübrige sonach nichts anderes, als die Herstellung einer grösseren Theilstrecke als selbständige normalspurige Linie in Fortsetzung der Bozen-Meraner Bahn. Bisher sei die Strecke Meran-Schluderns ins Auge gefasst worden, im Hinblick auf die vorgenommenen technischen und kommerziellen Ergänzungsstudien dagegen müsse der Ausbau bis Mals als wünschenswerth bezeichnet werden. Die effektiven Kosten der Lokalbahn Meran-Mals sind mit 5 400 000 fl. rund zu veranschlagen. Das Handelsministerium ist erbötig, behufs Sicherstellung der Linie Meran-Mals die Gewährung einer staatlichen Reinertragsgarantie für das Vorzugskapital im Betrage von 3 900 000 fl.

zu übernehmen, vorausgesetzt, dass der restliche Theil des Kapitals durch Beitragsleistungen des Landes, der Interessenten, sowie der Bozen-Meraner Bahn vollständig gedeckt wird. Diesbezüglich habe das Ministerium an die genannte Bahn einen Erlass gerichtet, in welchem diese aufgefordert werde, den in Aussicht gestellten Beitrag von 500 000 fl. auf 600 000 fl. zu erhöhen. Was die vom Tiroler Landtage in der letzten Session beschlossene Beitragsleistung von 200 000 fl. betrifft, wünscht die Regierung die Erhöhung dieses Betrages auf 500 000 fl. Unter allen Umständen aber verlange der Staat mindestens 1 500 000 fl. Beisteuer von Seite des Landes und der sämmtlichen Interessenten.

Dem Böhmischen Landtage wurde vom Landesausschusse ein umfassender Bericht über die Lokalbahnaktion in Böhmen vorgelegt. Es sollen in der laufenden Session 9 Projekten, welche eine Betriebslänge von rund 380 km umfassen, Landessubventionen zugesichert werden. Ferner liegen 28 Projekte mit einer Betriebslänge von rund 788 km vor, bezüglich welcher der Landesausschuss derzeit bestimmte Anträge noch nicht stellen kann. In früheren Landtagssessionen wurden 22 Lokalbahnprojekten mit einer Betriebslänge von 813 km Landessubventionen gewährt. Die Unterstützungen des Landes umfassen somit bereits 31 Projekte, welche eine Trassenlänge von 1 193 km haben. Ausserdem stehen in Verhandlung die erwähnten 22 Projekte mit 813 km. Die Lokalbahnaktion Böhmens zählt demnach schon 53 Projekte mit einer Betriebslänge von mehr als 2 000 km.

Der Aussenhandel der Monarchie im Jahre 1895.

Die maassgebenden Schlussziffern sind die folgenden:

	Januar bis Dezember 1895	gegen 1894
	Millionen Gulden	
Ausfuhr . . .	742,5	— 52.4
Einfuhr . . .	727,4	+ 27,3
Mehrausfuhr	15,1	— 79,7

Das Aktivum der Handelsbilanz ist bis auf einen Betrag von 15 Millionen Gulden zusammengeschrumpft. Im Jahre 1894 war die Bilanz mit rund 95 Millionen Gulden, im Jahre 1893 mit 135 Millionen Gulden aktiv. Das höchste Aktivum wurde im Jahre 1888 mit 195,7 Millionen Gulden konstatirt.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat Dezember 1895.

Bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen kamen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 381; bei den Personenzügen über 20 Minuten 1 354; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 287; im ganzen 2 022. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 187.

Konzessionirung der Lokalbahn Temesvár-Módos und Generalversammlung.

Diese 50.8 km lange Eisenbahn wird von der Station Temesvár-Josefstadt abzweigen und dieselbe in der Station Módos mit der Flügelbahn Szécsány-Módos-Pardany der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Gross-Becskerek-Szécsány-Werschetz der Torontaler Lokalbahnen verbinden. Die Kosten dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit 1 875 000 fl., d. i. mit 36 908 fl. für das laufende Bahnkilometer, bemessen. In der Konzession sind 10 Stationen namentlich vorgeschrieben, welche bei der seinerzeitigen Eröffnung in dieser Zeitung angeführt werden sollen. — Die konstituirende Generalversammlung der Aktiengesellschaft dieser Bahn fand am 17. Januar d. J statt, in welcher die Statuten derselben und die von den Konzessionären abgeschlossenen Bauverträge genehmigt wurden.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Am 20. Januar d. J. wurde die neuerbaute Strecke Salzburg-Oberndorf der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet.

Die Strecke Jaád-Somogyvár der im Bau begriffenen Lokalbahnlinie Kaposvár-Fenyöd wurde provisorisch für den Verkehr in Wagenladungen am 23. Januar d. J. eröffnet.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Januar d. J. wurde zwischen den Stationen Tuchla und Slawsko der Linie Stryj-Lavoczne der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen die Haltestelle Rozanka für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Umwandlung der Befugnisse von Haltestellen.

Die auf der Linie Galantha-Sillein der Königlich Ungarischen Staatsbahnen neuerrichteten Haltestellen Milocho und Pelvás, welch erstere bisher mit der Nachbarstation Pucho-Kocskócz und die zweite mit deren Nachbarstation Nagy-Bicse-Predmér tarifarisch vereinigt waren, werden vom 1. d. Mts. ab als tarifarisch selbständige Stationen hergerichtet bezw. qualifizirt. Infolge dessen treten in der Zoneneintheilung der einzelnen benachbarten Stationen die entsprechenden Aenderungen im Wechselverkehr zwischen den nunmehrigen Stationen Milocho und Pelvás und den übrigen Relationen ein.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1895.

Nach dem Transporteinnahmen-Ausweise der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen für den Monat Dezember 1895 betrugen die Einnahmen 7 102 495 fl., das ist um 71 030 fl. weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis 31. Dezember 1895 beziffert sich mit 93 771 948 fl., was einer Mehreinnahme von 2 291 691 fl. entspricht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ruhe auf dem politischen Gebiete und der ungewöhnlich billige Geldstand haben eine schwunghafte Aufwärtsbewegung fast aller Effektenkurse hervorgerufen. Bezüglich der Eisenbahnwerthe war die eingangs mitgetheilte Programmrede des neuen Eisenbahnministers von vorzüglicher Wirkung, insbesondere der Passus: „dass in allen Entscheidungen zwischen den Staats- und Privatbahnen mit strengster Objektivität vorgegangen und selbst der Schein einer Bevorzugung vermieden werden soll.“ Verhältnissmässig am stärksten war die Kurssteigerung der Aktien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen (363,50), infolge von Pariser Kaufaufträgen und einer günstigeren (noch nachzutragenden) Entscheidung der Regierung über die Investitionsfrage; dieser Hausse folgten die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3420), Nordwestbahn (276,25), Elbethalbahn (279), Südbahn (100,50), Aussig-Teplitzer Bahn (1655), Böhmischen Nordbahn 272), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1450), Buschtêbrader Bahn Lit. B (528), und Lemberg-Czernowitzer Bahn (292). Die Aktien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (218,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (208) behaupteten sich fest; dagegen waren die der Kaschau-Oderberger Bahn (194,75) vernachlässigt. Gesucht waren die Aktien der beiden Wagenleihgesellschaften (internationale 445, allgemeine 460), deren voraussichtliche — durch ihre mit der Ungarischen Regierung bis zum Jahre 1900 geschlossenen Verträge — sichergestellte Dividende 25 fl., das ist 12,5 %, auch für 1895 betragen wird. Schliesslich ist noch das offiziell verlautbarte Goldagio bei Zollzahlungen in Silber für Februar d. J. mit 20,5 % zu erwähnen.

Die Türkischen Eisenbahnen.

Auf Grund von Mittheilungen aus zuständiger Quelle bringt der „Moniteur des intérêts matériels“ eine eingehende Darlegung der Verhältnisse der Türkischen Eisenbahn-Schuldverschreibungen, die in Anbetracht der gegenwärtigen Lage Interesse verdient; wir entnehmen daraus folgendes:

Die an den Europäischen Börsen angebotenen Türkischen Eisenbahn-Schuldverschreibungen sind zweierlei Art, nämlich solche, welche eine Gewähr der Türkischen Regierung besitzen, und solche, die bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung allein auf den Ertrag der Eisenbahn angewiesen sind. Hinsichtlich der ersteren sichert bekanntlich die Regierung eine nach den Linien wechselnde Mindestbetriebseinnahme zu und bestimmt zu dieser Gewähr durch Privileg klar abgegrenzte Einkünfte, die sie vollständig aus den Händen gibt. Die Regierung überlässt nämlich an jedes Netz die Zehnten der von ihm durchzogenen Sandschaks; diese Zehnten werden alljährlich für einen bestimmten Betrag in öffentlicher Verdingung gewissermaassen durch Generalpächter übernommen, deren Verpflichtungen sofort durch übertragbare Gutscheine, also wirkliche Wechsel, dargestellt werden. Um den Gesellschaften volle Sicherheit zu geben, lässt die Regierung bei diesen Verdingungen die Verwaltung der Türkischen Staatsschuld mitwirken; die Gutscheine der Pächter werden an die Staatsschuld übertragen, welche sie in Verwahrung nimmt und am Fälligkeitstage zu Gunsten jeder der betheiligten Gesellschaften einkassirt. Am Schlusse jedes Betriebsjahres erhalten die Gesell-

schaften vom Verwaltungsrath der Staatsschuld diejenigen Summen, deren sie bedürfen, um die gewährleistete Betriebseinnahme aufzufüllen.

Es liegt also seitens der Regierung eine wirkliche Herausgabe von Einkünften in die Hände des Verwaltungsrathes der Staatsschuld vor. Der Schuldner des Zehnten, also der Pächter steht direkt den Beamten des Verwaltungsrathes der Staatsschuld gegenüber und die Regierung kann auch den geringsten Theil der abgetretenen Einkünfte nur durch Vermittelung des Verwaltungsrathes der Staatsschuld und erst nach vollständiger Befriedigung aller Verpflichtungen gegenüber den Gesellschaften einziehen. Der Verwaltungsrath der Staatsschuld wacht mit grösster Sorgfalt über die Wahrung der ihm anvertrauten Interessen, deren Last er ausdrücklich für jede Gesellschaft angenommen hat. Im Dezember 1895 vereinigte der Verwaltungsrath der Staatsschuld die Vertreter der verschiedenen Gesellschaften und aus einer gemeinsamen Prüfung der Lage ergab sich, dass nicht nur die Schuld des Betriebsjahres 1895 durch genügende Zehnten gesichert war, sondern dass er noch einen Ueberschuss der besonders abgetretenen Zehnten dem Staate zurückgeben könne. Ueberdies übersteigen die Bedürfnisse des Jahres 1895 für alle Gesellschaften nach Abzug der von ihnen vereinnahmten Beträge nicht eine Summe von etwa 500000 Türkische Pfund. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass von allen im Türkischen Reiche gebauten Bahnen keine einzige die Landstriche durchzieht, welche der Schauplatz der jüngsten Unruhen waren; es konnte also keine einzige in ihrer Gewähr direkt durch einen örtlichen wirthschaftlichen Niedergang beeinträchtigt werden.

Ueber die einzelnen Gesellschaften ist folgendes ausgeführt: Von der Verbindungsbahn Salonik - Konstantinopel (510 km) sind 334 km nach und nach in Theilstrecken eröffnet; die Züge verkehren regelmässig auf dem westlichen Theil der Bahn von Salonik und Karasuli bis Nusretli und auf dem östlichen Theil von Dedeagatsch und Feredschik bis Bodoma und Kerkaköi. Die verbleibenden 175 km sind fast ganz vollendet; Ende November 1895 war das Geleise auf der Seite von Salonik bis Kilometer 270 und auf der Seite von Dedeagatsch bis Kilometer 284 gelegt; es fehlen also nur noch 14 km, um die Verbindung zwischen beiden Theilen herzustellen. Die Eröffnung wurde durch übermässige Regengüsse verzögert. Eine erste Theilstrecke wurde bereits 1894 eröffnet und die Gesellschaft hatte demnach einen Theil ihrer Zinsengewähr zu erheben, die ihr vom Verwaltungsrath der Staatsschuld regelmässig eingehändigt wurde; dasselbe gilt für das Betriebsjahr 1895.

Das ganze Netz Salonik-Konstantinopel wird in kurzem eröffnet sein, und um sich für diesen Fall zu sichern, hat der Verwaltungsrath, ermächtigt durch die Hauptversammlung vom 30. November 1895, mit der Régie générale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer, die auch den Bau ausgeführt und den vorläufigen Betrieb der Theilstrecken geleitet hat, einen Betriebsvertrag gegen feste Vergütung abgeschlossen. Die Grundlagen dieses Vertrages sind folgende: die Betriebsgesellschaft übernimmt alles, was sich auf den Betrieb der Bahn bezieht, und zwar trägt sie alle gewöhnlichen Lasten dieses Dienstes, während sich die Eigenthumsgesellschaft ein Aufsichtsrecht vorbehält. Die Betriebsgesellschaft erhält eine im voraus festgesetzte Betriebsvergütung, die sich nach dem Betrage der Betriebseinnahmen richtet, aber so berechnet ist, dass unabhängig von dem wirklichen Betrage der Einnahmen und Ausgaben die sich für die Eigenthumsgesellschaft aus der kilometrischen Gewähr ergebenden und für die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen bestimmten Quellen stets reichlich gesichert sind und sogar für das Gesellschaftskapital einen Ertrag übrig lassen. Dieser mit einer durchaus vertrauenswürdigen und sehr erfahrenen Gesellschaft abgeschlossene Betriebsvertrag bildet für die Inhaber der Schuldverschreibungen ein neues Pfand, indem es ihr Interesse an dem Wirken der Zinsengewähr herabsetzt und ihnen gewissermaassen die ausschliessliche Erhebung der ihnen überwiesenen Bürgschaft zusichert.

Die Gesellschaft Smyrna-Cassaba nebst Verlängerung hat in den Jahren 1894 und 1895 2 Anleihen aufgenommen und die Schuldverschreibungen beider Anleihen, nämlich die älteren Cassaba- und die neuen Cassaba-Schuldverschreibungen werden im amtlichen Pariser Kurszettel als Cassaba 1894 und Cassaba 1895 bezeichnet. Die Cassaba-Schuldverschreibungen von 1894 sind in einer Anzahl von 113 120 Stück auf Grund einer von der Türkischen Regierung für die seit Jahren in Betrieb befindliche Linie Smyrna-Cassaba-Allaschehr nebst Zweigbahn nach Soma bewilligten Jahreszahlung von 2 130 000 Frcs. geschaffen worden. Diese Jahreszahlung hat als erste Gewähr 50 % der Betriebseinnahmen der Bahn, welche monatlich durch die Betriebsverwaltung auf eine besondere zu diesem Zweck bei der Kaiserlich Ottomanischen Bank eröffnete Rechnung eingezahlt werden; die Türkische Regierung hat also am Jahresschlusse nur den Unterschied zwischen den so eingezahlten 50 % und dem gewährleisteten Jahresbetrage aufzufüllen. Für das Jahr 1894, das nur 158 Tage umfasste, betrug der von der Regierung aus diesem Grunde verlangte Fehlbetrag 183 981 Frcs., welcher an die Gesellschaft vom Verwaltungsrath der Staatsschuld sofort nach Genehmigung der Rechnungen bezahlt wurde. Für das Jahr 1895 wird die von der Regierung zuzuzahlende Summe etwa 30 000 Türkische Pfund betragen; die Verzinsung und Tilgung wird also zu etwa $^2/_3$ durch die Einnahmen der Bahn und zu $^1/_3$ durch die Regierungsgewähr gesichert. Die für diese Gewähr bestimmten Zehnten, deren Einziehung vom Verwaltungsrath der Staatsschuld übernommen ist, stellen eine weit höhere Ziffer dar. Andererseits ist bemerkenswerth, dass die eingetretene Vermehrung der Einnahmen seit September ihren Anfang genommen und sich besonders während des Oktobers und Novembers verstärkt hat; der Betrieb hat also in keiner Weise unter den in der Türkei vorgekommenen Wirren gelitten. Die Cassaba-Schuldverschreibungen von 1894 haben also zugleich das Wesen eines Staatspapieres und einer Eisenbahn-Schuldverschreibung, die in den Einnahmen einer schon im Betriebe befindlichen Eisenbahn ihre Sicherheit findet. Die Einnahmen dieser Bahn werden in Zukunft noch um den ganzen Verkehr steigen, den ihr die auf Grund der zweiten Anleihe zu bauende Verlängerung zubringt.

Die Cassaba-Schuldverschreibungen von 1895 sind behufs Ausdehnung der alten Linie bis Afiun-Karahissar ausgegeben worden; die Bauarbeiten sind zu festem Satze von der genannten Régie générale, welche die Eisenbahn Solonik-Dedeagatsch ausgeführt hat, übernommen worden. Die Gesellschaft hat die Gesammtheit der zur Vollendung ihrer Aufgabe erforderlichen Schuldverschreibungen, etwa 50 Millionen Francs, bereits ausgegeben; die Beträge, welche die Gesellschaft aus diesem Grunde einkassirt hat und deren Verwendung erst nach Maassgabe des Baufortschritts erfolgen wird, sind von ihr theils bei Pariser Bankhäusern in Verwahrung gegeben, theils in leicht einzulösenden internationalen Werthen angelegt. Während der Bauzeit werden die Zinsen den Gesellschaftseinnahmen entnommen, und die Gesellschaft hat schon jetzt die erforderliche Summe, um die Verzinsung und Tilgung bis zur Vollendung des ganzen Netzes gemäss dem mit der Baugesellschaft abgeschlossenen Vertrage zu sichern, in der Kasse. Nach Maassgabe der Eröffnung der Strecken tritt die Gesellschaft in Genuss der Regierungsgewähr, welche 18 900 Francs für 1 km beträgt. Auch bezüglich dieser Bahn werden die für die Zinsengewähr bestimmten Zehnten von der Verwaltung der Staatsschuld eingezogen und beliefen sich während der 3 letzten Jahre auf etwa 4 700 000 Frcs., während die Verzinsung und Tilgung jährlich nur etwa 3 000 000 Frcs. erfordert, so dass sich ohne die Einnahmen der neuen Bahn ein Ueberschuss von etwa 1 700 000 Frcs. ergibt. Die Bauarbeiten sind auf der ersten Strecke in Allaschehr am 18. Oktober 1895, auf der zweiten Strecke in Uschak am 6. Dezember 1895 in Angriff genommen worden und haben durch die Finanzwirren der Türkei noch keine Verzögerung erlitten.

Die Eisenbahngesellschaft Beirut - Damaskus - Hauran, welche keine Zinsengewähr der Türkischen Regierung geniesst, muss in dem Verkehr ihrer Bahn allein die Quellen zur Deckung ihrer Lasten finden. Am 3. August 1895 wurde die Reststrecke Beirut-Damaskus (147 km) dem Betriebe übergeben und damit das ganze, 250 km umfassende Netz bis zum Hauran eröffnet. Während der 4 ersten Betriebsmonate haben sich durchschnittlich monatlich die Einnahmen auf 200 000 Frcs., die Ausgaben auf 60 000 Frcs. und der Ueberschuss auf 140 000 Francs belaufen, so dass man für ein volles Jahr 2 400 000 Frcs. Einnahmen (9 600 Frcs. für 1 km), 720 000 Frcs. Ausgaben (2 880 Frcs. für 1 km) und 1 680 000 Frcs. Ueberschuss in Anschlag bringen kann. Mit diesem Ueberschuss ist also die Gesellschaft in der Lage, ihre 1 633 000 Frcs. erfordernden Lasten zu decken; indessen handelt es sich um eine vorläufige Berechnung, und die Ausgaben, die noch nicht 3 000 Frcs. für 1 km betragen, könnten ungenügend erscheinen. Aber andererseits ist zu bemerken, dass der Fahrpark der Bahn noch nicht vollständig und die Gesellschaft dadurch täglich gezwungen ist, eine gewisse Anzahl Personen und Waaren zurückzuweisen; endlich hat die Ausfuhr des Haurangetreides noch nicht begonnen, und es steht von dieser Seite eine bedeutende Frachtmenge zu erwarten. Es würde also neben einer Vermehrung der Ausgaben eine ausgiebige Entschädigung durch die Vermehrung der einkassirten Einnahme wahrscheinlich sein.

Der neu ernannte Generaldirektor der Gesellschaft, Roederer, nimmt für 1896 einen Verkehr von 250 000 Reisenden und 80 000 t Waaren in Aussicht und veranschlagt demnach die Einnahmen auf 3 000 000 Frcs. (12 000 Frcs. für 1 km), die Ausgaben auf 1 100 000 Frcs. (4 400 Frcs. für 1 km) und den Ueberschuss auf 1 900 000 Frcs., so dass nach Abzug der Lasten von 1 633 000 Frcs. noch 267 000 Frcs. für das Gesellschaftskapital verbleiben würden.

Die Transsibirische Eisenbahn.

Das politisch, wirthschaftlich und technisch ebenso interessante als wichtige Unternehmen der Transsibirischen Eisenbahn erfährt in den Zeitschriften „Scientific American" und „La Nature" Besprechungen, die uns so viel neues zu enthalten scheinen, dass wir denselben hier Aufnahme gewähren, obgleich das eine oder andere darin unseren Lesern bekannt sein wird.

Die Transsibirische Eisenbahn wird nach ihrer Vollendung jede Eisenbahnlinie der Welt an Länge überragen. Ihre Länge von Tscheliabinsk, dem Ausgangspunkte am östlichen Abhange des Uralgebirges, bis nach Wladiwostok am Japanischen Meere, ihrem Endpunkte nahe dem Grossen Ozean, wird 6 969 km betragen, während die Transkanadische Bahn, die allein eines Vergleichs würdige, zwischen Montreal und Vancouver nur 4 416 km lang ist.

Die Transsibirische Eisenbahn wird einen namhaften Einfluss auf die politischen und wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den Staaten von Europa, Asien und Amerika äussern. Dies, sowie die Gründe, welche Russland zum Bau dieser Bahn bewogen haben, fordern ein ganz besonderes Interesse für dieses kolossale Unternehmen in den weitesten Kreisen geradezu heraus.

Seit 1579, in welchem Jahre der Kosak Yormak an der Spitze von 850 Abenteurern aus den verschiedensten Ländern, Russen, Kosaken, Deutsche und Polen, siegreich bis zum Obifluss vordrang, wodurch Ivan der Schreckliche seinen sonstigen Eroberungen ein neues Königreich anfügte, hat Russland langsam aber sicher das ganze Sibirien sich einverleibt, bis endlich 1858 die Besitzergreifung der Gebiete an den Ufern des Amur im wesentlichen die gegenwärtigen Grenzen schuf.

Dieser immense Länderkomplex wurde von den Czaren lange vernachlässigt. Die Bestimmung als Strafkolonie verhalf Sibirien zu einer traurigen Berühmtheit in der ganzen Welt und die wenigen freien Kolonisten, welche die Auswanderung nach Sibirien wagten, vermischten sich daselbst mit den Ureinwohnern. Statt die Bevölkerungskreise, in die sie eindrangen, zur Höhe ihrer Civilisation hinaufzuziehen, stiegen sie selbst zu deren Barbarismus nach kurzer Zeit hinab. Indessen begann dies Land vor etwa 50 Jahren grössere Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen und es brach sich bald die Ueberzeugung Bahn, dass die Schaffung eines Verkehrsweges nach Europa eine der Grundbedingungen für das Emporkommen Sibiriens sein würde. Der „Trakt", jene Fahrstrasse, die sich von Perm durch Sibirien bis zur Chinesischen Grenze nach Kiatka windet, aber schon südlich des Baikalsees endet und nur die knappe westliche Hälfte Sibiriens durchquert, schon jene Strasse hat wesentlich zum Aufschwung Sibiriens beigetragen, obschon von vornherein die Meinung der genauesten Kenner Sibirischer Verhältnisse, des Grafen Moravier, des Generals Bogdanowitsch, des Kaufmanns Liubimor u. a. dahin ging, es müsse dieser Weg durch eine Eisenbahn ersetzt oder besser ergänzt werden.

In den letzten 30 Jahren sind nun zahlreiche Pläne zur Durchquerung Sibiriens vorgebracht worden. Endlich, am 21. Februar 1891 hat Czar Alexander III. die Grundzüge der heute in Ausführung begriffenen Eisenbahnlinien angenommen. In Tscheliabinsk schliesst diese an die bestehenden Russischen Eisenbahnen an, in Verlängerung der Moskau-Riazan-Riajsk-Samara-Ufalinie. In östlicher Richtung durchschneidet sie zunächst die Flussthäler des Tobol, des Irtysch und des Obi bis zur Stadt Krasnojarsk am Jenisseifluss. Von hier wendet sie sich südöstlich an den nördlichen Abhängen des Sajanischen Gebirges entlang, bis sie bei Irkutsk den Baikalsee erreicht, dessen Südspitze sie umfährt, um dann eine Zeit lang dessen östliche Küste zu verfolgen, von der sie dann, etwa beim Einfluss des Selenga, in nordöstlicher Richtung abbiegt und, dem Laufe des Uda folgend, die Höhen des Jablonoigebirges ersteigt. Beim Abstieg folgt sie nordöstlich am Fusse des Gebirges entlang dem Flussthale des Ingoda und weiter, mehr östlich, dem Schilka, der die Linie in das Amurthal leitet. Diesem Grenzfluss Russlands gegen die Mandschurei schmiegt sich die Trasse auf dem Russischen nördlichen Ufer an, folgt dieser Grenze auch in südlicher Richtung im Thale des Ussuri hinauf bis zum Chankasee und erreicht, in derselben Richtung fortgeführt, Wladiwostok. So verlässt die Eisenbahnlinie in ihrer ganzen Ausdehnung das Russische Gebiet nicht. Die Luftlinie vom Baikalsee nach dem Endpunkt der Bahn, an der Peter d. Gr.-Bucht, würde den jetzt von der Trasse nach Norden beschriebenen Bogen abschneiden, aber durch Chinesisches Gebiet (Mandschurei) führen.

Trotz der freundlichen Beziehungen, welche s. Zt. zwischen den Höfen von St. Petersburg und Pecking bestanden und wohl auch noch bestehen, hat man den Gedanken jener Abkürzung der Linie durch Ueberleitung auf Chinesisches Gebiet fallen lassen, hauptsächlich aus strategischen Gründen. Schon um möglichst viele Russische Garnisonen zu berühren, erschien es schliesslich zweckmässig, in der ganzen Ausdehnung auf Russischem Boden zu bleiben.

So berührt nun die neue Eisenbahnverbindung vorwiegend nur Südsibirien, das ganze grosse nördliche Gebiet unerschlossen lassend. Eine weite Strecke schliesst sich eng der Chinesischen Grenze an. Bestimmend hierfür war der Reichthum Südsibiriens an Bergwerksprodukten, von wesentlichstem Einfluss aber wohl der Umstand, dass im höheren Norden das Land während des grössten Theiles des Jahres hart gefrorenen Boden aufweist. Zwar thaut dieser in den wenigen Sommermonaten auf, aber auf das eine Extrem folgt das andere, auf das Eis der Morast, beide gleich wenig geeignet, Eisenbahnoberbau zu tragen, sofern man nicht mit nahezu unüberwindlichen Schwierigkeiten in der Unterhaltung zu kämpfen haben wollte. Der gewählte Landstrich bietet in dieser Hinsicht während des ganzen Jahres bessere Bodenverhältnisse.

Soweit sich die Bahntrasse in den Thälern des Schilka und Amur bewegt, kann die endgültige Gestaltung nicht recht übersehen werden, weil diese Gebiete noch nicht ausreichend erforscht sind. Es wird im Zuge der Bahn zahlreicher und kostspieliger Brückenbauten bedürfen. Während bei der Transkaspischen Bahn nur die eine grosse Brücke bei Tschardjui über den Amur-Darja zu schlagen war, sind hier zahlreiche grosse Wasserläufe zu überschienen, so der Tobol, der Irtysch, der Obi, der Jenissei und der obere Tunguska, die von den Nordabhängen des Altai- bezw. Sajanischen Gebirges zur Zeit der Schneeschmelze ungeheure Wassermengen zu Thal führen, so dass es grosser Brücken über dieselben bedarf. Auch die Linie zwischen Krasnojarsk und Irkutsk überschneidet nördlich so grosse Höhen des Sajanischen Gebirges, dass es hier ohne erhebliche Schwierigkeiten im Bau nicht abgehen wird. Eine weitere Quelle von Hindernissen sind die im Frühjahr regelmässig eintretenden Ueberschwemmungen weiter Gebiete in den Thälern des Schilka und Amur.

Ende 1891 wurde der Bau der Bahn in Angriff genommen, und zwar gleichzeitig an beiden Enden. Der westliche Theil wurde Ende 1894 bis Omsk am Irtysch fertig gestellt. Von Osten her ist der Bau zwischen Wladiwostok und Grafskaja (auf halbem Wege zum Amur) vor kurzem vollendet worden. Es liegt nicht im Plane, von diesen beiden Punkten aus nun die Linie gleichmässig bis zum Zusammenschluss auszubauen, vielmehr soll möglichst bald eine provisorische Verbindung, halb Schifffahrtsweg, halb Eisenbahn geschaffen werden und deshalb werden namentlich die Strecken zwischen den nächstbenachbarten Punkten der schiffbaren Flüsse thunlichst gefördert. So zwischen Atschinsk am Tschulym, einem Nebenflusse des Obi, und Krasnojarsk am Jenissei, um so diese beiden grossen Wasseradern zu verbinden; da vor Ende 1895 die Bahn über Omsk hinaus bis zum Obi eröffnet werden sollte, so wird bald schon der westliche Ausgangspunkt der Bahn mit Krasnojarsk verbunden und so ein ununterbrochener Verkehrsweg von der Ostküste des Atlantischen Ozeans auf 6 400 km östlich geschaffen sein. Demnächst soll der Bau besonders zwischen Irkutsk und dem Baikalsee gefördert werden, um mit Dampfbooten über diesen fort dessen Ostküste zu erreichen, und zwar sowohl für Personen- als Lastentransport. In den vier Monaten, während deren der See gefroren ist, soll seine Eisdecke eine leichte Eisenbahn tragen.

Die Transsibirische Eisenbahn wird zunächst eingleisig ausgeführt; die Verdoppelung ist einer ferneren Zukunft mit entsprechender Verkehrszunahme vorbehalten. Die Kosten sind zu 350 210 500 R. veranschlagt. Die Ausführung liegt in der Hand der Regierung, ohne Betheiligung von privaten Baugesellschaften.

Die Gründe, aus denen Russland dieses Riesenunternehmen in Angriff nahm, sind sowohl politische als wirthschaftliche. Der Krimkrieg hatte schmerzhaft den Mangel an ausreichenden Eisenbahnverbindungen im Innern des enormen Reiches zum Bewusstsein gebracht. Hätten genügende Verkehrswege und Mittel zur Beförderung der Russischen Truppen nach dem Süden zur Verfügung gestanden, so würde die Blockade von Sebastopol kaum gelungen sein; die Zerstörung der Arsenale von Petropaulowsk auf der Halbinsel Kamtschatka am Grossen Ozean durch die Französische Flotte in demselben Kriege zeigte erschreckend deutlich die Bedenken der isolirten Lage Ostsibiriens. Die jüngsten Ereignisse in Ostasien haben erst recht die grosse Bedeutung der Transsibirischen Eisenbahn für Russland dargethan. Nach Fertigstellung dieser Verbindung wird Russland bei derartigen Verwickelungen im fernen Osten eine andere Rolle spielen als bisher.

Aber auch die wirthschaftlichen Gründe für den Bau der Bahn wiegen schwer. Sibirien ist eines jener Länder, in denen der jungfräuliche Boden reiche Schätze jeder Art birgt; sie bedürfen nur der Hebung.

Von der Südgrenze Sibiriens bis zum 59. Breitengrade, d. i. annähernd ebenso weit nördlich als südlich der Eisenbahn-

linie, erstrecken sich die Getreidebau-Distrikte. Darüber hinaus bis zum Polarkreis breitet sich der Koniferenwald aus, den Nordenskjold den grössten der Welt nennt. Metallerze finden sich zu beiden Seiten der Bahn, und zwar sowohl Eisenerze, als silberhaltige Bleierze. Kupfer und Platin. Etwa ein Fünftel des Goldes, das alljährlich auf dem Erdball gewonnen wird, ist Sibirischer Herkunft. 1890 erreichte die Goldgewinnung daselbst 33 000 kg. Endlich sind an den verschiedensten Orten Kohlenlager entdeckt worden. Eines derselben, im Thale des Sutschau, etwa 80 km nördlich von Wladiwostok, wird schon seit 1888 bergmännisch abgebaut und liefert der Russischen Flotte im Grossen Ozean den Kohlenbedarf. Der Dampfer, auf dem der damalige Czarewitsch Nikolaus (der jetzige Czar) 1891 seine Weltreise antrat, verliess Wladiwostok mit voller Bunkerfüllung aus diesem Bergwerk. Die Transsibirische Eisenbahn wird Leben in alle diese Industriecentren tragen; sie wird die Heranführung aller jener Maschinen und Apparate gestatten, deren die Bergwerke für einen rationellen Betrieb bedürfen und die sie jetzt entbehren müssen. Auch für Hebung der Bevölkerungsziffer wird sie sorgen; bekanntlich leidet Sibirien erheblich unter dem Mangel an Bewohnern, deren es nicht mehr hat, als das 370 Mal kleinere Holland. Verschiedene Einwirkungen haben in der letzten Zeit die Bevölkerungsziffer, die dünnste der Welt, schon etwas gehoben. Namentlich seit 1882 ist es den Bemühungen der Russischen Regierung gelungen, alljährlich Gruppen von Kolonisten in Odessa nach Wladiwostok einzuschiffen und von dort in die Ussuriprovinzen zu führen. Die Bevölkerungsvermehrung durch die Bahnlinie wird diese Bestrebungen in den Schatten stellen Beiderseits werden neben der Bahn die Landstriche besiedelt werden und es wird sich, in kleinerem Maassstabe vielleicht, aber mit derselben Sicherheit wie im fernen Westen von Nordamerika, das pilzartige Emporschiessen der Städte an den geeigneten Punkten des Bahngebiets vollziehen.

Auf Sibirien bleiben aber die Einwirkungen des Bahnbaues nicht beschränkt; die gesammten Handelsverhältnisse des fernen Ostens werden dadurch auf eine neue Grundlage gestellt. Die dominirende Stellung Englands in China wird erschüttert. Ein- und Ausfuhr in China betreffen Artikel von geringem Gewicht bezw. Raumbedarf und hohem Werth, Thee und Seide als Produkte Chinas, sowie Baumwolle und Wolle in Garnen und Geweben als Bedarfsartikel dieses Landes; alles dieses ist für Eisenbahntransporte wohl geeignet, zum Theil, wie z. B. der Thee, besser als für Schiffstransporte. Die Metallwaaren, im weitesten Wortsinn, die England jetzt einführt, dürften später leichter ihren Weg vom Ural und Sibirien aus dorthin finden. Endlich wird die Transsibirische Eisenbahn die kürzeste Verbindung von Europa nach dem fernen Osten bilden. Wenn die Züge nur mit etwa 30 km Geschwindigkeit verkehren, wird Wladiwostok von Tscheliabinsk in 10 Tagen, Japan in 15 und Shanghai in 20 Tagen erreicht werden.

Zwar ist England nicht so leicht aus dem Felde zu schlagen; seine Stellung in den Süd- und Ostasiatischen Meeren stützt sich auf den Besitz der grössten Werkstätten und Docks an deren Küsten, auf seine mächtige Flotte und auf die Etappe nach Ostasien, als welche die Englischen Besitzungen in Nordamerika gelten können. Truppen, in Liverpool eingeschifft, können binnen 10 und weniger Tagen in Kanada ausgeschifft, und nach weiteren 6 bis 7 Tagen in Britisch-Kolumbia, am Grossen Ozean, nach Ostasien eingeschifft werden. Wahrscheinlich können in derselben Zeit, in welcher Russische Regimenter von Moskau nach Wladiwostok oder Nikolajewsk auf der einspurigen Transsibirischen Bahn befördert werden, hochländische Bataillone von Edinburg nach dem Yalu transportirt, ja im Winter wahrscheinlich noch eher zur Stelle gebracht sein, da Witterungseinflüsse wohl den Betrieb auf den Sibirischen Bahnen, nicht aber zur See nennenswerth beeinflussen.

Auch in Amerika wendet man dem neuen Schienenwege grosse Aufmerksamkeit zu. Es ist schon dem Gedanken Ausdruck gegeben worden, die Amerikanischen Eisenbahnen nordwestlich durch Alaska nach einem geeigneten Punkte der Küste an der Behringstrasse zu verlängern. Von dort könnte man den schmalen Meeresarm mit einer leistungsfähigen Eisenbahnfähre kreuzen — vor 80 km Seeweg schreckt der Amerikaner in Rücksicht auf seine Eisenbahnfähren auf den grossen Seen nicht zurück — und das Amerikanische Schienennetz würde in eine unmittelbare Verbindung mit dem Asiatischen und Europäischen gebracht sein. Amerika erhofft von einer solchen Bahn durch Alaska, dass sich das Hinterland an dem Bedarf betheiligen würde, der auch nach Ansicht der Amerikaner in Sibirien alsbald in allen möglichen Waaren entstehen muss, wenn seine Agrikultur und seine Bergwerke dem Verkehr erschlossen werden. Dem Handel mit Asien wendet man sich um so lieber zu, als man erhofft, dass auch China bald mit umfassenden Bahnbauten beginnen und dann ein aufnahmefähiges Absatzgebiet für die Amerikanische Eisenindustrie sein werde. Diese Industrie und auch so manche andere ist unter dem Schutze hoher Zölle zu einer solchen Entwickelung gediehen und so sehr zu einer immerfort steigenden Jahresproduktion angethan, dass sie in kürzester Zeit nicht nur jeden Export nach Amerika vollständig ausschliesst, sondern bald auf dem Weltmarkt erscheinen und diesen drücken wird. Eine Alaskabahn und eine Behringstrassenfähre würde die direkte Verladung von Gütern aus Newyork und Neworleans nach Canton, Irkutsk, St. Petersburg und Paris ermöglichen, der Schwierigkeit der verschiedenen Spurweiten ungeachtet.

Eine Eisenbahn nach und durch Alaska würde sicherlich dem Ingenieur eine schwierige Aufgabe stellen, voraussichtlich jedoch nicht schwieriger, als die Ueberschienung des 3300 m hohen Passes im Zuge der Rio Grande-Eisenbahn, oder des respektablen Passes über die Anden in Südamerika. Eine solche Linie würde das letzte Glied in einem Reisewege sein, auf dem man eine Rundreise um den ganzen Erdball in etwa einem Monat machen könnte.

Man würde 11 Tage von Newyork zur Behringstrasse, 14 Tage von der Behringstrasse nach London und 6 Tage von London nach Newyork, also insgesammt 31 Tage zu der Reise brauchen, von der Jules Verne in seinen kühnsten Träumen annahm, dass man sie in 80 Tagen würde zurücklegen können.

Nach dem bisherigen Baufortschritt der Transsibirischen Eisenbahn, die all diese kühnen Pläne umstösst, kann man annehmen, dass das wahrhaft grossartige Werk zu Beginn des 20. Jahrhunderts vollendet sein wird, ein hervorragendes Denkmal der Ingenieurbaukunst. S—y.

Aus der Schweiz.

Fusion der Thunerseebahn mit der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees.

Die Thunerseebahn konnte im vergangenen Sommer ihre Anleihenzinse nicht bezahlen und die Dampfschiffgesellschaft litt ebenfalls unter der Konkurrenz der Bahn. Dieser misslichen Situation soll nun die Vereinigung beider Gesellschaften abhelfen. Die Aktionärversammlungen beider Gesellschaften haben der Fusion bereits zugestimmt. Ebenso ist die von einigen Obligationären anbegehrte Liquidation der Thunerseebahngesellschaft von der vom Schweizerischen Bundesgericht auf den 6. Januar d. J. einberufenen Obligationärversammlung nach einem eingehenden Votum des Herrn Ständerath Sahli mit 350 gegen 80 Stimmen verworfen worden. Die Thunerseebahn hat nun bis zum 1. Juli d. J. Zeit gewonnen. Wären dann die Mittel zur Bezahlung der Zinsen nicht vorhanden, so könnten einzelne Obligationenbesitzer die Liquidation veranlassen.

Das Aktienkapital der neuen Gesellschaft soll aus 6 500 Aktien à 500 Frcs. bestehen, also zusammen 3 250 000 Frcs. betragen und würde zusammengesetzt aus dem von 7 000 Aktien auf 3 500 Aktien à 500 Frcs. reduzirten Aktienkapital der Thunerseebahn und aus den 3 000 Aktien à 500 Frcs. der Dampfschiffgesellschaft. Die betheiligten Kreise erhoffen eine Zinsenreduktion für die Anleihen der Thunerseebahn, auf die die Obligationäre eventuell infolge der grösseren Sicherheit der Anleihen eingehen werden.

Die Vollziehung der Fusionsbeschlüsse ist einem Ausschuss, bestehend aus: Reisinger, Präsident der Dampfschiffgesellschaft, Oberst Desgouttes, Präsident der Thunerseebahngesellschaft, Grossrath Dr. Michel, Bankier Grenns und Notar Kuhn übertragen worden.

Verband Schweizerischer Eisenbahngesellschaften.

Für das Jahr 1886 ist die Jura-Simplonbahn als Präsidialverwaltung bezeichnet worden.

Schweizerische Centralbahn.

Direktor Heusler von der Mühll hat sowohl die Wahl zum Präsidenten, als auch die Wiederwahl als Mitglied des Direktoriums der Centralbahn definitiv abgelehnt. Es sind jedoch Schritte gethan worden, um ihn von diesem Entschlusse abzubringen.

Laut Aktienbuch vertheilen sich die eingeschriebenen Aktien wie folgt:

			Stück
Schweiz	11 Bankfirmen und Grossaktionäre	mit	9 605
	206 Private	„	4 168
	217 Aktionäre	mit	13 773
Ausland	93 „	„	20 277
zusammen	310 Aktionäre	mit	34 050

Die grösste Aktienzahl besitzt in der Schweiz der bekannte Guyer-Zeller mit 4 605 und im Ausland die Deutsche Bank mit 7 590 Aktien.

Aus Asien.

Siam.

Nach dem Deutschen Handelsarchiv schreiten die Bauarbeiten an der Eisenbahn Bangkok-Korat nur langsam fort. Obgleich die Bahn im Jahre 1892 in Angriff genommen wurde, sind von 166 Meilen Gesammtlänge erst auf 76 Meilen die Schienen gelegt; die kleinen Brücken sind gebaut, aber von den grossen Kunstwerken ist noch keins in Angriff genommen worden.

Im Jahre 1894 hat man mit dem Bau einer Eisenbahn, welche die Malayische Halbinsel von Seibuni nach Singapore durchschneidet, begonnen; diese den Indischen Ozean mit dem Busen von Siam verbindende Bahn ist Eigenthum Englischer Kapitalisten.

Die Schmalspurbahn Bangkok-Paknam (14 Meilen) hat im Jahre 1894 3,5 % Gewinn vertheilt. Der Personenverkehr ist ziemlich bedeutend, aber der Güterverkehr, auf den man hauptsächlich gerechnet hatte, ist nur sehr geringfügig.

Seit Anfang 1894 besteht in der Hauptstadt Bangkok auch eine elektrische Strassenbahn mit oberirdischer Stromzuleitung, die einen Gewinn von nicht weniger als 14 % an ihre Antheilhaber vertheilte; dieser ausserordentliche Ertrag erklärt sich aber daraus, dass die Strassenbahn nur die Hauptstrassen der Hauptstadt durchschneidet.

Tonkin

Die Französische Regierung hat den Kammern einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch den die Schutzherrschaft von Anam und Tonkin ermächtigt wird, eine durch die Französische Regierung gewährleistete Anleihe von 100 Millionen Francs aufzunehmen. Diese Anleihe ist im Laufe von 8 Jahren auszugeben nach Maassgabe der Bedürfnisse, für welche sie Sorge tragen soll. Ihr Ertrag fällt in zwei Theile: der eine von 41 Millionen ist bestimmt, gewisse Schulden zu begleichen und für verschiedene finanzielle Verpflichtungen zu sorgen; der zweite von 57 Millionen hat die Ausführung gewisser öffentlicher Arbeiten, die für unerlässlich erachtet werden, zum Zweck. Der Rest von 2 Millionen dient zur Deckung der Ausgabekosten.

Mit den ersten 41 Millionen beabsichtigt das Generalgouvernement von Indochina die durch den Bau der Eisenbahn Phu Lang Thuong-Lang Son veranlassten, noch nicht beglichenen Ausgaben, welche durch Anweisungen (certificats) sichergestellt sind, zu bestreiten; hierfür ist eine Summe von 13 200 000 Frcs. vorgesehen. Eine andere Summe von 21 200 000 Frcs. ist bestimmt theils zur Rückzahlung der vom Französischen Staatsschatz in laufender Rechnung vorgeschossenen 5 Millionen, theils zur Rückzahlung des im Jahre 1894 von verschiedenen Pariser Bankanstalten bewilligten Darlehens, theils zur Ablösung der durch die Verstaatlichung der Docks von Haïphong vorgesehenen Jahresbeträge und theils zur Einlösung verschiedener Konzessionen, wie Opium, Alkohol usw. Endlich 6 550 000 Frcs. dienen zur Regelung verschiedener Sonderrechnungen, wie Betheiligung an den Ausgaben für die Ereignisse in Siam, für die Unternehmungen in den Laosstaaten usw.

Die anderen 57 Millionen sind für öffentliche Arbeiten vorgesehen. Zunächst beabsichtigt man, um die endgültige Besetzung der Militärgebiete zu erleichtern und die Bildung von Räuberbanden, welche die angebauten Theile des Delta und der Thäler des Oberlandes beunruhigen, zu verhindern, 2 300 km Strassen oder vielmehr Fusspfade nebst Brücken über die Bäche und Gebirgsflüsse herzustellen; diese Arbeiten werden 6 500 000 Frcs. verzehren. Ausserdem sieht man 22 Millionen für die Verlängerung der Eisenbahn Phu Lang Thuong-Lang Son einerseits bis Hanoï und andererseits bis Nacham an der Chinesischen Grenze vor; in dieser Summe sind die Kosten für Umbau der gegenwärtig in Betrieb befindlichen 101 km langen Bahn auf 1 m Spurweite einbegriffen. Eine andere Eisenbahn soll in dem volkreichsten Theile von Tonkin hergestellt werden, um zu sehen, welche Ergebnisse eine Eisenbahn in einer mit Flüssen und Kanälen gut ausgestatteten Gegend liefern wird; diese Eisenbahn soll von Hanoï nach Nam Dieh führen und 8 Millionen kosten. Endlich erfordert die Verbesserung der Hafeneinfahrt von Haïphong 9 750 000 Frcs., der Bau von öffentlichen Gebäuden 7 750 000 Francs und die Herstellung von landwirthschaftlichen Wasserbauten zur besseren Berieselung der Reisländereien 3 Millionen Francs.

China.

Durch Kaiserlichen Erlass vom 6. Dezember 1895 wurde die Herstellung einer Eisenbahn von Peking nach Tientsin angeordnet; nach neuerlichen Nachrichten aus Schanghai beabsichtigt aber die Chinesische Regierung, keine Konzession an Ausländer zu ertheilen, sondern sich einen maassgebenden Einfluss beim Bau der Eisenbahnen vorzubehalten.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Bahia and Sao Francisco Eisenbahn (77 Meilen) hatte im 1. Halbjahr 1895 (I/1894) eine Betriebseinnahme von 47 853 (43 770) £; hierzu kamen die Zinsengewähr mit 63 000 (63 000) £, der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 0 (4 617) £ und Zinsen usw. mit 511 (391) £. Von der 111 364 (111 778) £ betragenden Gesammteinnahme verzehrten die Ausgaben 72 881 (66 681) £, sodass ein Ueberschuss von 38 485 (45 097) £ verblieb. Der Betrag zur Zahlung von 5 % Gewinn an die Antheilscheine wurde dem Betriebskapital, das sich dadurch auf 93 978 £ ermässigt, entnommen. Die Eröffnung der Verlängerung der Staatsbahn bis zum San Francisco ist vertagt worden, doch sollte diese wichtige Bahn sicher bis Ende des Jahres 1895 dem Betriebe übergeben werden. Der Verkehr der neuen Bahn wird grösstentheils auf die Bahia und San Francisco Eisenbahn übergehen und deren Fahrpark bedarf infolge dieses Verkehrszuwachses der Vermehrung. Angesichts der Entwerthung des Milreïs hat die Gesellschaft bei der Regierung die Erhöhung der Tarife beantragt und, da sie bisher noch keine Antwort auf ihr Gesuch erhalten hat, einen besonderen Vertreter für diesen Zweck nach Rio de Janeiro geschickt.

Die Timbo Zweigbahn hatte im 1. Halbjahr 1895 (1894) einschliesslich der Zinsengewähr eine Einnahme von 16 553 (15 863) £, eine Ausgabe von 12 463 (12 701) £ und einen Ueberschuss von 4 090 £, welcher die Vertheilung eines Gewinns von 3 % an die Antheilscheine gestattete.

In Brüssel hat sich die „Société des chemins de fer de Espirito Santo et Minas“ gebildet behufs Erwerbung der am 21. August 1893 vom Staate Minas Geraës und am 2. Oktober 1894 vom Staate Espirito Santo bewilligten Konzessionen für den Bau und Betrieb eines in diesen beiden Staaten gelegenen, etwa 800 km (700 km in Minas Geraës und 100 km in Espirito Santo) umfassenden Eisenbahnnetzes. Das Grundkapital, auf das bei der Zeichnung 10 % eingezahlt wurden, ist auf 12 500 000 Frcs. festgesetzt und zerfällt in 25 000 Antheilscheinen; der erste Verwaltungsrath besteht aus dem Bankier Vicomte de Guahy Joachim in Rio de Janeiro, dem Bankier H. Legru in Paris, dem Ingenieur Joao Teixeira Soares in Rio de Janeiro und Em. Meilliard in Paris. Die Zinsengewähr der beiden Staaten beträgt für die ersten 30 Jahre 6 % auf ein kilometrisches Anlagekapital von 50 000 Milreïs; ausserdem verpflichtet sich Minas Geraës $^4/_5$ und Espirito Santo $^1/_2$ des auf ihr Gebiet entfallenden kilometrischen Anlagekapitals von 50 000 Mlrs. als unverzinsliches Darlehen vorzustrecken. Vom Staate Minas Geraës kann die Gesellschaft die dem Staate für dieses Darlehen übergebenen Schuldverschreibungen während der ersten 7 Betriebsjahre zurückerwerben. Espirito Santo bewilligt zugleich unentgeltlich das erforderliche Baumaterial aus fiskalischen Wäldern, Steinbrüchen usw. und beide Staaten endlich ausgedehnte Landschenkungen.

Peru.

Das am 30. Juni 1895 beendete Geschäftsjahr ist für die Peruvian Corporation noch günstiger gewesen, als es die vielfachen Schwierigkeiten hätten vermuthen lassen; denn

die Jahresrechnung schliesst mit einem Guthaben von 21 431 £ ab. Die Unruhen, welche Peru zur Zeit der Veröffentlichung des vorjährigen Berichts heimsuchten, dauerten bis zum 20. März 1895, an welchem Tage General Caceres zur Niederlegung seines Amtes als Präsident der Republik gezwungen wurde.

Der Ertrag aus dem Betriebe der Eisenbahnen und Seedampfer zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um 181 411 Soles, doch ist dieses scheinbar befriedigende Ergebniss nur dadurch erreicht worden, dass diejenigen Summen, welche die Peruanische Regierung für Sonderzüge während des Aufstandes schuldet, mit in Rechnung gestellt worden sind; diese Summen können aber von der jetzigen Regierung bei Regelung dieser Rechnung geändert werden. Der durchschnittliche Wechselkurs im Jahre 1894/95 betrug 24.5 d. für 1 Sole gegen 25 d. im Vorjahre. Die Entwickelung der Betriebsergebnisse in dem Zeitraum von 1890/91 bis 1894/95 zeigt folgende Uebersicht:

Jahr	Betriebs-einnahme	Betriebs-ausgabe	Betriebs-überschuss	Wechsel-kurs	Betriebs-überschuss in Sterling		
	Soles	Soles	Soles	d.	£	sh.	d.
1890/91	1 840 008	1 244 733	595 275	37	91 771	11	3
1891/92	2 487 292	1 514 468	972 824	34	137 816	14	8
1892/93	2 284 865	1 535 847	749 018	29	90 506	6	10
1893/94	2 522 920	1 749 888	773 032	25	80 524	3	4
1894/95	2 577 064	1 622 621	954 443	24,5	97 432	14	6

Diese Entwickelung würde befriedigend zu nennen sein wenn nicht das alljährliche Sinken des Werthes der einheimischen Münze den unbestreitbaren Fortschritt in Frage stellte. Welche Bedeutung für die Erreichung der Ergebnisse des Jahres 1894/95 den einzelnen Bahnen beigewohnt hat, zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn	Betriebs-einnahme			Betriebs-ausgabe			Betriebs-überschuss		
	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.
Centralbahn . .	81 896	2	4	53 916	5	4	27 979	17	0
Südbahn	117 719	1	1	73 829	7	6	43 889	13	7
Trujillobahn . .	28 277	0	11	12 959	7	3	15 317	13	8
Pacasmayobahn .	7 525	11	9	7 144	6	5	381	5	4
Titicacadampfer .	9 474	7	2	7 006	0	2	2 468	7	0
Desaguadero-schifffahrt . .	2 154	7	7	1 468	19	9	685	7	10
Payta-Piura . .	15 939	4	3	9 228	13	10	6 710	10	5
zusammen	262 985	15	1	165 553	0	3	97 432	14	10

Zu dem Betriebsüberschuss kommt die Pacht für die Eisenbahn Pisco-Yca mit 2 520 £ 1 sh. 10 d. hinzu; es geht aber der Fehlbetrag der Chimbote Eisenbahn mit 260 £ 6 sh. 9 d. ab, sodass sich der Ueberschuss im ganzen auf 99 692 £ 9 sh. 11 d. stellt. Ueber die einzelnen Bahnen ist folgendes zu bemerken:

Der Betriebsüberschuss der Eisenbahn Payta Piura belief sich einschliesslich des Guthabens gegenüber der Regierung für Sonderzüge auf 65 735 Soles, während in den 7½ Monaten des Vorjahres, in denen die Körperschaft den Betrieb führte, nur 23 755 Soles erzielt wurden. Der Verkehr des Bezirks hat unter den Unruhen gelitten, und die Baumwollenernte wurde durch die Trockenheit beeinträchtigt. Der Hafendamm von Payta war Ende August 1895 vollendet und ist jetzt im Betriebe; die Erleichterungen, welche er der Schifffahrt bietet, werden voraussichtlich eine günstige Einwirkung auf die Eisenbahn ausüben.

Die Eisenbahn Pacasmayo-Guadalupe, deren Betrieb 1893/94 mit einem Verlust von 10 515 Soles abschloss, ergab 1894/95 einschliesslich der von der Regierung geschuldeten Summen einen Ueberschuss von 3 734 Soles. Der Stand des Handels im Verkehrsgebiet lässt keine baldige Verbesserung der Einnahmen dieser Bahn erwarten; eine ernstliche Besserung liesse sich nur durch Verlängerung der Bahn nach den reicheren Bezirken erzielen, doch ist daran bei der Finanzlage der Gesellschaft gegenwärtig nicht zu denken.

Die Trujillo-Eisenbahn hatte einschliesslich des Guthabens bei der Regierung 150 051 Soles Ueberschuss (gegen 116 851 Soles 1893/94). Ausser der durch die politischen Wirren veranlassten Handelsstockung wurde der Verkehr dieser Linie durch die theilweise Zerstörung des Hafendammes von Salaverry, von dem 180 m durch die Wellen fortgerissen wurden stark beeinträchtigt. Was davon übrig blieb, wurde ausgebessert, und es sind mit der Regierung, die Eigenthümerin des Dammes ist, Verhandlungen über die vollständige Wiederherstellung angeknüpft.

Die Centralbahn hatte einschliesslich des Guthabens bei der Regierung 274 088 Soles Ueberschuss (gegen 193 234 Soles in 1893/94). Den grössten Theil des Jahres mussten die Bergstrecke, sowie die Strecke Lima-Ancon infolge der Unruhen dem Verkehr verschlossen bleiben.

Die Eisenbahn Pisco-Yco wird durch den Pächter Schreitmüller betrieben, der an die Körperschaft 25 % der Betriebseinnahme zahlt; dies ergab für das letzte Jahr 28 376 Soles.

Der Betrieb der Chimbote-Eisenbahn ist gleichfalls Pächtern übertragen; die Körperschaft hatte hauptsächlich an Ausgaben für die Telegraphenlinie eine Last von 2 550 Soles zu tragen.

Die Südbahn ergab mit den von der Regierung geschuldeten Summen einen Ueberschuss von 429 940 Soles (gegen 417 166 Soles in 1893/94). Wie die anderen Linien litt auch diese unter den politischen Unruhen, und einen grossen Theil des Jahres war nur die Strecke Arequipa-Mollendo im Betriebe. Zwischen der Bolivianischen Regierung und einer unter dem Namen „La Paz Railway Company" gebildeten Gesellschaft wurden Verhandlungen wegen der Konzession einer Eisenbahn von Huaqui nach La Paz gepflogen. Die Südbahngesellschaft hat mit der neuen Gesellschaft einen Vertrag geschlossen, auf Grund dessen sie seiner Zeit den Betrieb der geplanten Bahn auf 60 Jahre pachtweise übernimmt. Der von Bolivia der Südbahn gelieferte Verkehr ist von grosser Bedeutung, und die Verwaltung ist der Ansicht, dass die Verhandlungen zu einem günstigen Ergebniss führen werden. Die Körperschaft hat eine Summe von 200 000 £ in Schuldverschreibungen ausgegeben, um sich ihrer letzten Verpflichtungen gegenüber den früheren Pächtern und Unternehmern der Südbahn zu entledigen.

Die Titicacadampfer ergaben 24 179 (17 160) Soles und die Desaguaderoschifffahrt 6 714 (6 847) Soles Ueberschuss. Einer der von der Peruanischen Regierung gekauften Dampfer ist vergrössert worden. Die Schifffahrt auf dem See und dem Flusse wurde durch Baggerungsarbeiten bedeutend verbessert.

Urtheile.

Für die Werthermittelung im Enteignungsverfahren ist der Zeitpunkt der Enteignung entscheidend. Eine Veränderung des Werthes, welche in Anlass eines unter den Parteien mit Rücksicht auf die bevorstehende Enteignung vorher über ein benachbartes Grundstück abgeschlossenen Vertrages eingetreten ist, äussert keinen Einfluss. (Urtheil des Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. April 1895 in Sachen der Stadtgemeinde Berlin wider den Preussischen Forstfiskus.)

Kalenderschau.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte. 1896. Württembergische Ausgabe. Redaktion: Finanzassessor Schall, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. — Der Inhalt des 4. Jahrgangs hat wieder eine erhebliche Erweiterung erfahren. Der I. Theil behandelt in 7 Abschnitten das Verhältniss der Württembergischen Eisenbahnverwaltung zum Reich, die Verwaltung des Württembergischen Eisenbahnwesens, das Verhältniss zu anderen Verwaltungen, die Organisation der Verwaltung mit einer Uebersicht über die Besetzung der Aemter, die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten, die Bezüge des Personals, die Fürsorge für die Beamten und Arbeiter und deren Hinterbliebenen bei Krankheit, Dienstunfähigkeit, Betriebsunfällen, Alter und Invalidität. Der II. Theil enthält in 5 Abschnitten eine Reihe von Gesetzen, Vorschriften, Uebersichten und Tabellen in Beziehung auf das Eisenbahnwesen. Die Dienstaltersliste im III. Theil umfasst jetzt sämmtliche Kategorien von Beamten und Bediensteten der Württembergischen Eisenbahnverwaltung. Der neue Kalender wird zweifellos in den betheiligten Kreisen gleich gut aufgenommen werden wie seine Vorgänger.

I. Amtliche Bekanntmachungen

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr eingestellt, u. zw.: auf den Kolomeaer Lokalbahnen und in der Strecke Kornitz-Opatowitz der Mähr. Westbahn vom 17. bis 21. Januar d. J.; auf den Linien Hadikfalva-Radautz und Hatna-Kimpolung der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie in der Strecke Eisenerz-Vordernberg S. B. vom 18. bis 22. Januar l. J.

Wien, am 24. Januar 1896. (232)

2. Güterverkehr.

Berlin-Stettin-Hessischer Gütertarif (Gruppe III/VI). Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Bestwig-Nuttlar und Eversberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel als Versandstationen in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl (Ausnahmetarife 9, 9a und D) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 25. Januar 1896. (233)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nothstandstarif für Düngemittel. Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. der Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auf Seite 3 hinter dem Absatz: „Für halbe Ladungen der vorgenannten Düngemittel usw." durch folgenden Zusatz erweitert:

„Bei der Vereinigung von Düngemitteln der vorgenannten Art mit Gütern des Spezialtarifs III zu einer Wagenladung wird die Fracht für das Gesammtgewicht nach Spezialtarif III — für halbe Wagenladungen nach Spezialtarif II — berechnet und der Theil der Fracht des Spezialtarifs III bezw. des Spezialtarifs II, welcher auf die dem Nothstandstarif angehörigen Düngemittel dem Gewichte nach entfällt, um 20% gekürzt. Für Düngekalk, Mergel, Chilesalpeter und rohe Kalisalze sind hierbei die Bestimmungen über den Verwendungsnachweis zu beachten. Im übrigen verbleibt es hinsichtlich der Frachtberechnung für gemischte Ladungen bei den Vorschriften im Theil I des Deutschen Gütertarifs (§§ 10 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften)."

Berlin, den 25. Januar 1896. (234)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Riesa der Sächsischen Staatseisenbahnen in den im obenbezeichneten Verbande bestehenden Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I bis III einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 25. Januar 1896. (235)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 10. Februar l. J. werden die Stationen Biecz und Quedlinburg in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Bahnen zu erfahren.

Breslau, den 30. Januar 1896. (236)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die bisher in Theil II, Heft 1, erste Abth., der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife geführten Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Mayen und Niedermendig (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) mit Stationen Ostschweizerischer Eisenbahnen treten voraussichtlich am 1. März d. J. ausser Kraft. Als Ersatz dafür werden in das neue Heft II F der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife, dessen Ausgabe auf den vorbezeichneten Zeitpunkt in Aussicht genommen ist, Frachtsätze aufgenommen werden, welche vielfache Ermässigungen, theilweise aber auch Erhöhungen in sich schliessen. Soweit letzteres der Fall, werden die alten Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. Mai d. J. angewendet.

Ebenso treten die in Theil II, Heft 3, zweite Abth., und Heft 5, zweite Abth., der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Bad Nauheim, Friedberg in Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) mit Stationen Westschweizerischer Eisenbahnen voraussichtlich am 1. März d. J. ausser Kraft, auf welchen Zeitpunkt die Ersetzung durch anderweitige, fast allgemein ermässigte Frachtsätze in der Neuausgabe des Heftes I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife beabsichtigt ist. Ohne Ersatz bleibt nur der Frachtsatz Friedberg in Hessen-Monthey des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Rohzucker. Dieser Frachtsatz behält bis einschliesslich 31. Mai d. J. Gültigkeit.

Karlsruhe, den 23. Januar 1896. (237)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Am 1. Februar 1896 tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Er enthält Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 4 (Düngekalktarif) und 5c (Steine, gebrannte u. rohe), sowie Berichtigungen des Tarifes und kann von den betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, den 25. Januar 1896. (238)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. erscheint zum Gütertarif (Heft 1—4) ein gemeinschaftlicher Nachtrag IV, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite bezw. neue Entfernungen für die Stationen der Prignitzer und Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Bahn, sowie für die Station Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 25. Januar 1896. (239)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gruppentarif VII. Mit dem 1. Februar d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7c (Eisenerz etc.) von Duisburg Hafen, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen nach Aplerbeck auf 0,21 ℳ für 100 kg ermässigt.

Essen, den 28. Januar 1896. (240)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Mit dem 1. Februar 1896 tritt der VIII. Nachtrag zu dem vom 1. Februar 1891 ab gültigen Gütertarif im Main-Neckarbahn-Pfälzischen Verkehre in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem die Einbeziehung der Stationen der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen in diesen Verkehr sowie besondere Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen.

Exemplare sind bei den Güterabfertigungen erhältlich.

Darmstadt, den 25. Januar 1896. (241)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Februar d. J. wird zwischen Frankfurt-Hafen rechtsmainisch einerseits und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen, sowie den Stationen Käferthal (Nebenbahn) und Viernheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn andererseits direkte Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eintreten. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 23. Januar 1896. (242)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt: Ammendorf, Corbetha, Dürrenberg bei Leipzig, Eythra, Kötschau, Pegau an der Elster, Reuden a. d. Elster, Teuchern, Wetterzeube und Zeitz, Preuss. Staatsb. einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn: Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stsb.) und Stötteritz andererseits Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von rohen und gebrannten Steinen zur Einführung. Nähere Auskunft über die Anwendungsbedingungen, Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Januar 1896. (243J)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Eröffnung der Station Dortmunderfeld für den Stückgutverkehr der Anschlusswerke. Am 5. Februar d. J. wird die Station Dortmunderfeld unseres Bezirks für die Abfertigung von Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke und Lagerplätze in Sendungen von mindestens 2000 kg eröffnet.

Essen, den 29. Januar 1896. (244)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu Theil I, Abth. A, der **Deutsch-Schweizerischen Gütertarife** tritt am 20. Februar 1896 der 4. Nachtrag in Kraft. Ausser bereits veröffentlichten Aenderungen und einer Ergänzung des Vorworts enthält derselbe eine neue Fassung der reglementarischen Zusatz-Bestimmungen in Betreff postzwangspflichtiger Gegenstände, eine neue Fassung der Zusatzbestimmung über die Zulassung nachrichtlicher Vermerke auf der Rückseite der Frachtbriefe und

reglementarische Zusatzbestimmungen für die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen.

Auf den gleichen Zeitpunkt wird zu Theil I, Abth. B, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife der 2. Nachtrag eingeführt, welcher Tarifvorschriften für die Abfertigung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen enthält.

Karlsruhe, den 26. Januar 1896. (245)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 9 (für landwirthschaftliche Produkte) ist mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. der II. Nachtrag erschienen, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 28. Januar 1896. (246)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband. Das mit unserer Bekanntmachung vom 18. v. Mts. angekündigte neue Heft 8 zum Südwestdeutschen Verbandsgütertarif (Badisch-Pfälzischer Verkehr) tritt nunmehr mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. in Kraft. Die in diesem Tarifhefte für den Verkehr mit den Pfälzischen Lokalbahnen und mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (²) von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Karlsruhe, den 28. Januar 1896. (247)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Nymegen - Cleve. Am 15. März d. J. tritt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II in Kraft, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Preistafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen.

Amsterdam, 29. Januar 1896. (248)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor
R. van Hasselt.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung von Tarifnachträgen zu den Lokal-Personen- und Gepäcktarifen.

Am 1. März 1896 tritt zu dem für die Ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Personentarife, sowie zu dem hierzu gehörigen Anhange der Nachtrag I mit folgendem Inhalt in Kraft.

1. Nachtrag I zum Tarife:
   a) Aenderung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement,
   b) Aenderung der tarifarischen Bestimmungen.
2. Nachtrag I zum Anhange:
   a) Aenderung der zonenmässigen Eintheilung der Stationen und Haltestellen für den Nachbarverkehr,
   b) Aenderung der zonenmässigen Eintheilung der Stationen für den Fernverkehr,
   c) Aenderungen im alphabetischen Verzeichnisse der Stationen und Haltestellen.
   d) Aenderung von Stationsnamen,
   e) Berichtigungen.

Ferner tritt zu dem ab 20. Mai 1884 für die Oesterreichische und Ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen gemeinsamen Lokal-Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag X mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderung der einleitenden und der allgemeinen Tarifbestimmungen.
2. Aenderung der Fahrpreise zwischen Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linie.
3. Fahrgebühren für die Haltestelle „Lomnathal".
4. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieser Nachträge sind in der Tarifabtheilung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 24. Januar 1896. (249)
Die Direktion.
Nachdruck wird nicht honorirt.

4 Eisenbahn-Effektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1895 auf 36 *M.* für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom Montag, den 3. Februar 1896 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1895 und 1. März 1896 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, den 30. Januar 1896. (250)
Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1896 bis 1. April 1897 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 17. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 75 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Giessen, im Januar 1896. (251)
Gr. Direktion.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von 186 000 kiefernen Hauptbahnschwellen und 6 100 laufende Meter eichene Weichenschwellen in 4 Loosen und zwar:

Loos I:	45 000	kieferne Hauptbahnschwellen, lieferbar in der Zeit vom 15. April bis Ende Juli 1896;
„ II:	66 000	desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896;
„ III:	75 000	desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 15. Mai 1897 bis Ende August 1897;
„ IV:	6 100	laufende Meter eichene Weichenschwellen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896

auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 10. Februar d. J., Vormittags, verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in den Angeboten genau anzugeben.

Der Zuschlag auf Loos I wird spätestens am 1. März d. J., derjenige auf die übrigen Loose spätestens am 1. April d. J. ertheilt.

Bei der Zuschlagsertheilung behalten wir uns vollständig freie Hand vor, insbesondere behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch sämmtliche Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 19. Januar 1896. (252B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Porzellanisolatoren, Schraubenstützen und Draht für Telegraphenzwecke. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Montag, 10. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion am Oberschlesischen Bahnhof Nr. 21/23 einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 85 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 23. Januar 1896. (253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vergebung von Cylinder- und Naphtaöl und Kohlenstiften zur elektrischen Beleuchtung für 1896/97. Angebotseröffnungstermin am 15. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe hier. Die Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Cylinder- und Naphtaöl und Kohlenstifte" an die unterzeichnete Direktion einzusenden. Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen liegen zur Einsicht im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes am Oberschlesischen Bahnhof 21/23 aus, können auch von unserm Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken bezogen werden. In den Anträgen auf Ueberweisung von Lieferungsbedingungen ist anzugeben, ob die Bedingungen für Oel oder für Kohlenstifte verlangt werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 23. Januar 1896. (254)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 11. 1896.

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Februar 1896.

Inhalt:

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar unterstellten Strecken.
Betriebsergebnisse der Preuss. Staatseisenbahnen im Jahre 1894/95.
Vereinsmittheilungen: Entwurf des Verzeichnisses der einfachen normalen Fahrpreise. Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission. Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth). Löwenberg-Lindower Kleinbahn-Aktiengesellschaft. Preussen: Vorarbeiten für Kleinbahnen. Ablieferung bahnlagernd vorgeschriebener Güter. Wagen IV. Klasse. Ausnahmetarife f. Obstlieferung. Obstverkehr auf den Württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1895. Kohlenzufuhr nach Berlin. Strassenbahnen. Kanalbauten i. Elsass-Lothringen. Bauausführungen an den Märkischen Wasserstrassen, Güterverkehr auf den Berliner Wasserstrassen. Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft. Die Roheisen-Produktion des Deutschen Reichs i. Jahre 1895.
Personalnachrichten.
Verkehr und Einnahmen der Niederländischen Strassenbahnen für das Jahr 1894.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Güterverkehr. 4. Verdingungen. 5. Verkauf von Nebenprodukten.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar d. J. unterstellten Strecken.

Am 1. Januar d. J. gehörten dem Verein 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:
a) 45 Deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 20 Preussische Eisenbahndirektionen),
b) 19 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 522,29 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a bis g aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 80 593,31 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) die Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen	27 351,88 km	
b) die Bayerischen (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5 914,96 „	
c) die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	2 876,54 „	
Uebertrag	36 143,38 km	
Vortrag	36 143,38 km	
d) die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung	1 717,50 „	
e) die Badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1 555,56 „	
f) die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1 766,10 „	
g) die Verwaltungen der übrigen Deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3 792,90 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		44 975,44 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen 8 794,57 Kilometer, Königlich Ungarische Staatsbahnen 11 103,90 km)		28 892,53 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105,05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2 759,74 „
5. Luxemburgische „		166,17 „
6. Belgische „		702,88 „
7. Rumänische „		2 499,18 „
8. Russisch-Polnische Verwaltungen		492,32 „
Gesammtbetriebslänge		80 593,31 km.

Da der Verein mit einer Länge von 78 995,75 km Eisenbahnen in das Jahr 1895 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 597,56 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit 1 012,08 km	oder 63,35 %
„ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen	„ 574,52 „	„ 35,96 %
„ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsverwaltungen	„ 10,96 „	„ 0,69 %

H—g.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1849/95.

I. Umfang des Bahngebiets.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit voller Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn, hatten nach dem Betriebsbericht am Schlusse des Betriebsjahres 1894/95 eine Gesammtlänge von 26 364,02 km (gegen 25 941,12 km Ende des Betriebsjahres 1893/94). Der Umfang des Staatseisenbahnnetzes hat sich sonach im Berichtsjahre durch Hinzutritt neueröffneter Strecken (426,03 km), sowie durch die Zugänge infolge von Streckenverlegungen und Umbauten (1,41 km) um zusammen 427,44 km vermehrt, während infolge Ausserbetriebsetzung (1,85 km), Eigenthumsüberganges (1,10 km) und anderweiter Streckeneinführung und Umbaues (1,59 km), zusammen 4,54 km in Abgang kommen. Werden von der Gesammtbahnlänge von 26 364,02 km die Längen der von der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion verwalteten Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg (52,37 km), sowie des Preussischen Antheils an der einer besonderen, mit Baden und Hessen gemeinschaftlichen Direktion in Darmstadt unterstellten Main-Neckarbahn (6,91 km) mit zusammen 59,28 km in Abzug gebracht, so ergibt sich für die sämmtlichen Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke eine Gesammtlänge der Normalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr von 26 304,74 km. Im Besitze des Preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk mit einer Gesammtlänge von 110,35 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nichtöffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 196,87 km beläuft. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit voller Spurweite von 26 364,02 km entfallen auf Hauptbahnen 18 644,27 km oder 70,72 % und auf Bahnen, welche nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden (Nebenbahnen) 7 719,75 km oder 29,28 % bezw. auf die Provinzen Ostpreussen 1 564,92 km, Westpreussen 1 351,67 km, Pommern 1 358,90 km, Posen 1 775,09 km, Schlesien 3 414,93 km, Brandenburg einschliesslich Berlin 2 651,59 km, Sachsen 2 329,54 km, Hannover 2 142,38 km, Westfalen 2 124,99 km, Hessen-Nassau 1 407,21 km, Rheinprovinz 3 284,37 km und Schleswig-Holstein 1 049,46 km, während ausserhalb des Preussischen Staatsgebiets 1 908,97 km belegen sind.

In welcher Weise das Preussische Staatseisenbahnnetz seit 1870 erweitert worden ist, ergibt die nachstehende Zusammenstellung:

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres	Zugang im Laufe des Jahres: durch Neueröffnung von Strecken	Zugang im Laufe des Jahres: durch Verstaatlichung von Privatbahnen	Bahnlänge am Ende des Jahres
	km	km	km	km
1870	3 195,17	49,86	—	3 245,03
1875	3 870,66	230,18	—	4 100,84
1880/81	6 049,42	193,29	5 001,87	11 244,58
1884/85	15 431,08	551,77	3 394,88	19 377,73
1889/90	22 961,33	683,29	87,98	23 732,60
1894/95	25 881,84	422,90	—	26 304,74

II. Statistisches Anlagekapital.

Das für die am Schlusse des Berichtsjahres im Betriebe befindlichen vollspurigen Preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr, verwendete (statistische) Anlagekapital beziffert sich auf 6 843 845 393 *M.* und unter Hinzurechnung von 7 185 671 *M.* für die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und 5 657 799 *M.* für den Preussischen Antheil an der Main-Neckarbahn zusammen auf 6 856 688 863 *M.* Rechnet man von dem ersteren Betrage die in demselben mitenthaltenen, auf die Herstellung der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr verwendeten Baukosten von 11 320 551 *M.* ab, so verbleibt für die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden vollspurigen Bahnen ein Anlagekapital von 6 832 524 842 *M.* oder für das Kilometer Bahnlänge von 259 745 *M.* Gegen die entsprechenden Beträge des Vorjahres hat sich mithin das Anlagekapital um 83 908 337 *M.* erhöht und der Durchschnittsbetrag desselben für das Kilometer um 1 004 *M.* vermindert. Von dem auf die Herstellung der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr von zusammen 196,87 km verwendeten Anlagekapital von 11 320 551 *M.* entfallen auf 1 km Bahnlänge 57 503 *M.* Für die Ertragsberechnung ergibt sich unter Hinzurechnung des Betrages von 10 518 134 *M.* für die Oberschlesischen Schmalspurbahnen für das Berichtsjahr ein durchschnittliches Anlagekapital von 6 812 071 006 *M.*

III. Betrieb.

1. Die **Betriebslänge** der unter Preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen (unter Zurechnung der von fremden Bahnverwaltungen gepachteten und unter Abrechnung der pachtweise an fremde Verwaltungen überlassenen Bahnstrecken) betrug am Schlusse des Berichtsjahres 26 367,65 km und hat gegen die Länge des Vorjahres um 423,06 km zugenommen; da jedoch die im Laufe des Jahres hinzugetretenen neuen Bahnstrecken, sowie die durch Um- und Neubauten auf den bereits vorhandenen Betriebsstrecken hervorgerufenen Zu- und Abgänge mit ihren Längen nur nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung bezw. nach dem Verhältniss der in das Betriebsjahr fallenden Betriebs- und Verwendungszeiten zu der Betriebslänge am Schlusse des Vorjahres hinzu- oder von derselben abgerechnet werden, so ermässigt sich die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt auf 26 150,99 km. Als Hauptbahnen wurden 18 619,71 km und als Nebenbahnen 7 747,94 km betrieben. Die Betriebslänge der von den Königlichen Eisenbahndirektionen betriebenen Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr betrug 117,62 km. Ausserdem wurden im Berichtsjahre die Kreis Oldenburger Eisenbahn (23,12 km), die Birkenfelder Zweigbahn (5,23 km), die Ilmebahn (13,25 km) und die Farge-Vegesacker Eisenbahn (10,44 km) mit zusammen 52,04 km für Rechnung von Privatgesellschaften und die Kohlenzweigbahn Stadthagen-Osterholz mit 7,37 km für Rechnung des Königlich Preussischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Bergfiskus verwaltet.

2. **Einrichtung der Betriebsverwaltung.** Die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Aenderungen in der äusseren Zusammensetzung der Direktionsbezirke beruhen, abgesehen von geringfügigen Grenzverschiebungen zwischen den einzelnen Bezirken, hauptsächlich in dem Hinzutritt der im Laufe des Berichtsjahres neu eröffneten Strecken mit einer Gesammtlänge von 426,03 km. Ferner sind infolge theilweiser Verlegung mehrere Strecken um zusammen 1,41 km verlängert worden, während in Abgang gekommen sind durch die vollständige Beseitigung der Pantaleonsbahn (Direktion Köln linksrheinisch) 1,85 km, infolge Ueberganges der Endstrecke von Kilometer 1,75 bis 2,85 der Duisburger Zweigbahn in das Eigenthum der städtischen Hafenverwaltung zu Duisburg (Direktion Köln rechtsrheinisch) 1,10 km, sowie infolge anderweiter Streckeneinführung, Verlegung von Strecken aus Anlass von Bahnhofsumbauten usw. 1,59 km, zusammen 4,54 km.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden eine Hauptwerkstatt in eine Nebenwerkstatt, eine Nebenwerkstatt in eine Hauptwerkstatt, ferner drei Nebenwerkstätten in Betriebswerkstätten umgewandelt sowie eine Betriebswerkstätte neu errichtet. In den Schwellentränkungs-Anstalten zu Wittenberge und Braunschweig wurde der Betrieb eingestellt.

Der Errichtung von **Badeanstalten**, in welchen Dampf-, Wannen- und Douchebäder an Beamte und Arbeiter verabreicht werden, ist die Fürsorge der Verwaltung fortgesetzt zugewendet gewesen.

Das **Beamten-Pensionskassenwesen**, welches seit dem Beginn des Rechnungsjahres 1889/90 anderweitig geschäftlich geregelt worden ist, hat im Berichtsjahre eine Ausdehnung nicht erfahren, da weitere Privateisenbahnen nicht erworben worden sind. Die Summe der Beiträge, welche von allen den Beamten-Pensionskassen angehörigen Beamten im Berichtsjahre entrichtet wurden, betrug 1 994 518 *M.* gegen 1 985 230 *M.* im Jahre 1893/94, 2 157 741 *M.* im Jahre 1892/93 und 2 175 211 *M.* im Jahre 1891/92. Die Zahlungen auf Grund der einzelnen Beamten-Pensionskassenstatuten beliefen sich auf 5 578 100 *M.* Pensionen (gegen 5 550 600 *M.* im Vorjahre), 3 532 900 (3 354 400 *M.*) Wittwengeld, 890 800 (905 300) *M.* Waisengeld und 75 700 (67 400) *M.* an sonstigen statutenmässigen Zahlungen, zusammen auf 10 077 500 (9 882 700) *M.* Zur Deckung der satzungsmässigen Ausgaben sind die Beiträge der Mitglieder, sowie ein Zuschuss von 2 000 000 *M.* aus dem Betriebsfonds verwendet. Die ferner erforderlichen Mittel sind aus dem aus den Vermögensbeständen der Beamten-Pensionskassen gebildeten Garantiefonds bestritten. Dieser Fonds hatte ausser seinen Zinsen einen Theil seiner Bestände, und zwar abgerundet im Jahre 1889/90 = 2 996 000 *M.*, 1890/91 = 3 098 900 *M.*, 1891/92 = 3 550 000 *M.*, 1892/93 = 3 817 000 *M.*, 1893/94 = 4 420 900 *M.* und im Jahre 1894/95 = 4 731 800 *M.* beizutragen. Am Schlusse des Berichtsjahres verfügte der Garantiefonds noch über einen Bestand von rund 32 175 200 *M.*

In den der Unfallversicherung unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnen waren im Jahre 1894*) mit Ausschluss solcher Personen, welche bei Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern beschäftigt werden, durchschnittlich täglich 186 323 unfallversicherungspflichtige Personen (gegen 185 207 im Vorjahre) beschäftigt. Die Summe der Entschädigungsbeträge ist dem Vorjahre gegenüber von rund 1 958 600 *M.* auf 2 181 500 *M.* gestiegen. Die erhebliche Steigerung erklärt sich aus der grösseren Anzahl der im Jahre 1894 hinzugetretenen Entschädigungsfälle gegenüber der geringen Abnahme der aus den Vorjahren fortbestehenden Rentenzahlungen. An Durchschnittsbeträgen der Jahresrenten ergeben sich nach der Gesammtzahl der verletzten und der Hinterbliebenen getödteter Personen, sowie nach dem Gesammtbetrage der gezahlten Renten: für die Verletzten 261 *M.* gegen 265 *M.* im Vorjahre, für die Wittwen 144 *M.* gegen 145 *M.* und für die Waisen wie im Vorjahre 103 *M.*

Bezüglich der Krankenversicherung der Arbeiter ist zu bemerken, dass sich die Zahl der Eisenbahnbetriebs- und Werkstätten-Krankenkassen im Jahre 1894 nicht geändert hat. Die Vermögensverhältnisse derselben haben sich gegenüber dem Vorjahre günstig gestaltet, weil trotz der höheren Anzahl von Kassenmitgliedern die Zahl der Erkrankungsfälle, der Krankheitstage und der Sterbefälle bedeutend niedriger war.

Bei der in ihrer gegenwärtigen Gestalt seit dem 1. Januar 1891 bestehenden Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist im Jahre 1894 die Zahl der Mitglieder, welche im Jahresdurchschnitt an der Abtheilung A Theil genommen haben, mithin aller derjenigen Bediensteten, welche der Versicherungspflicht nach dem Gesetze über die Invaliditäts- und Altersversicherung unterliegen, gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Ebenso hat sich die Zahl derjenigen Personen, welche ständig bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt werden und daher eine besondere Fürsorge für sich und ihre Angehörigen durch die Betheiligung an der Abtheilung B der Pensionskasse geniessen, erhöht.

Von den auf Anregung der Staatseisenbahn-Verwaltung von Eisenbahnbediensteten (Beamten und Arbeitern) zur Herstellung gesunder und preiswerther Wohnungen gebildeten Baugenossenschaften konnte die Mehrzahl mit Hilfe der vom Vorstande der Arbeiter-Pensionskasse bewilligten grösseren Darlehne in erfreulicher Weise zur Bebauung des erworbenen Grund und Bodens übergehen. Von denselben sind bisher 50 Häuser fertiggestellt, der Bau von 16 Häusern ist in Angriff und die Errichtung von noch 43 Häusern in Aussicht genommen. Diese Grundstücke sind seitens des Vorstandes der Arbeiter-Pensionskasse mit rund 1 065 000 *M.* zu 3, 3,25 oder 3,50 % beliehen worden. Die errichteten Gebäude enthalten 160 grössere Wohnungen (bestehend aus je 4 Räumen), 172 mittlere (je 3 Räume) und 68 kleinere Wohnungen (je 2 Räume). Diese Wohnungen sind wegen ihrer Lage, Einrichtung und Preiswürdigkeit von den Mitgliedern sehr begehrt. — Eine besondere Bauthätigkeit haben die Baugenossenschaften in Hagen, Dortmund, Paderborn, Osnabrück, Wittenberge, Stendal, Potsdam, Stettin, Dittersbach und Posen entwickelt.

Soweit an einzelnen Orten bereits gleiche Zwecke verfolgende Baugenossenschaften bestanden, haben die Eisenbahnbediensteten von Errichtung eigener Baugenossenschaften abgesehen, sich vielmehr den bereits bestehenden Baugenossenschaften angeschlossen. Auch solchen Baugesellschaften sind, sofern ihnen eine grössere Anzahl von Eisenbahnbediensteten angehört hat, von dem Vorstande der Arbeiter-Pensionskasse, Darlehen z. Zt. in Höhe von 285 500 *M.* bewilligt und weitere Darlehen in Höhe von 80 000 *M.* in Aussicht gestellt worden. Diese Genossenschaften verfügen über 147 Häuser mit 164 grösseren, 235 mittleren und 70 kleineren Wohnungen, so dass auch durch sie zur Beseitigung des Mangels an billigen und gesunden Wohnungen nicht unwesentlich beigetragen wird.

3. Der Betriebsdienst hat im Berichtsjahre nur in vereinzelten Fällen umfangreichere Störungen erlitten.

IV. Ergebnisse des Betriebes.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

Bei Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1894/95 mit denjenigen des Jahres 1893/94 kommt in Betracht, dass vom 1. April 1895 ab die bis dahin bestandenen Oberbau-, Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien-Vorschusskonten, bei denen Materialien bis zur späteren Verwendung zu Buche standen, sämmtlich aufgehoben worden sind. Der auf diesen Konten am Schlusse des Jahres 1894/95 haftende Gesammtbetrag von 22 394 891 *M.* ist demnach von den thatsächlichen Einnahmen dieses Jahres abgesetzt worden, und zwar: a) da für Betriebsdienstgüter (ebenfalls vom 1. April 1895 ab) Frachten überhaupt nicht mehr erhoben werden, die auf den zur späteren Verwendung verbliebenen Materialien haftenden Frachtkosten in Höhe von 6 722 253 *M.* bei Einnahmetitel 2 (Einnahmen aus dem Güterverkehr) und b) die Werthe der am Ende des Jahres im Bestande verbliebenen Altmaterialien mit 15 672 638 Mark bei Einnahmetitel 5 (Erträge aus Veräusserungen). Bei den betreffenden Positionen sind daher die Einnahmen bezw. Ausgaben des Jahres 1893/94 sowohl mit der rechnungsmässigen Wirklichkeit des Jahres 1894/95, als auch mit der thatsächlichen Wirklichkeit dieses Jahres, also ohne Berücksichtigung der vorbezeichneten Absetzung der Frachten für Neumaterial und der Werthe der Altmaterialien zur Vergleichung gezogen worden. Die in Kursivschrift dargestellten Zahlen stellen überall den letzteren Vergleich dar.

1. Die Gesammteinnahmen sind von 961 323 757 *M.* im Jahre 1893/94 auf 955 938 395 *M.* im Jahre 1894/95, mithin um 5 385 362 *M.* oder 0,56 % zurückgegangen (ohne Berücksichtigung der bei den Titeln 2 und 5 erfolgten Absetzungen dagegen auf *978 333 286 M.*, also um *17 009 529 M.* oder *1,77 %* gestiegen). Auf den Personen- und Gepäckverkehr entfielen davon 250 833 247 *M.* oder 26,24 (*25,7*) % (gegen 1893/94 + 2 945 140 *M.* = 1,19 %), auf den Güterverkehr 665 503 826 *M.* = 69,62 % bezw. *672 226 070 M.* = *68,6* % (+ 6 888 886 *M.* = 1,05 % bezw. + *13 611 139 M.* = *2,07* %), auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 6 740 354 *M.* = 0,70 % (+ 47 885 *M.* = 0,72 %), auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 10 571 458 *M.* = 1,11 % (+ 503 863 *M.* = 5,00 %), auf Erträge aus Veräusserungen 246 542 *M.* = 0,02 % bezw. *15 919 180 M.* = *1,6* % (— 16 712 795 *M.* = 98,55 % bezw. — *1 040 157 M.* = *6,13* %) und auf verschiedene sonstige Einnahmen 22 042 968 *M.* = 2,31 % (+ 941 659 *M.* = 4,46 %). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen betragen 36 555 *M.* (*37 411 M.*) im Berichtsjahre gegen 37 299 *M.* im Jahre 1893/94; dieselben sind somit um 744 *M.* oder 1,99 % zurückgegangen (bezw. um *112 M.* oder *0,30* % gestiegen). Die Einnahmen das Jahres 1894/95 würden sich um 22 750 416 *M.* höher gestellt haben, wenn die Reichspostverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütet hätte. Den im Etat für 1894/95 vorgesehenen Gesammteinnahmen von 962 272 700 *M.* steht eine Einnahme von 955 938 395 *M.* (bezw. *978 333 286 M.*) gegenüber; es sind somit zusammen 6 334 305 *M.* oder 0,66 % weniger (bezw. *16 060 586 M.* oder *1,67* % mehr) vereinnahmt worden.

2. Die Gesammtausgaben erforderten im Jahre 1893/94 = 579 163 279 *M.*, im Jahre 1894/95 = 570 523 588 *M.* und sind demnach um 8 639 691 *M.* oder 1,49 % gegen das Vorjahr zurückgegangen. Im einzelnen haben sich gegen das Vorjahr erhöht: die persönlichen Ausgaben um 5 740 956 *M.* (2,21 %), die allgemeinen Kosten um 2 159 367 *M.* (6,73 %) und die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw. um 54 897 *M.* (1,45 %), während eine Verminderung eingetreten ist bei den Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen um 2 747 276 *M.* (4,24 %), bei den Kosten des Bahntransports um 3 720 054 *M.* (3,17 %), bei den Kosten der Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel um 8 311 197 *M.* (9,68 %), bei den Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen usw. um 1 476 234 *M.* (23,23 %) und bei den Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel um 479 525 *M.* (1,45 %). Für die Vorbereitung der Abänderung der Verwaltungseinrichtungen der Staatseisenbahnen wurden 139 375 *M.* aufgewendet. Im Verhältniss zur Betriebslänge, sowie zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls ein allgemeiner Rückgang der Gesammtausgaben eingetreten, und zwar betrugen dieselben auf 1 km mittlerer Betriebslänge 21 817 *M.* (— 655 *M.* = 2,91 %), auf je 100 000 Wagenachskm 6 071 *M.* (— 132 *M.* = 2,13 %) und auf je 1 000 Lokomotivnutzkm 2 477 *M.* (— 65 *M.* = 2,56 %). Die Gesammtausgaben betrugen im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen 59,68 % (bezw. *58,32* %) gegen 60,25 % im Vorjahre. Den im Etat für 1894/95 vorgesehenen Gesammtausgaben von 590 959 000 *M.* steht eine wirkliche Ausgabe von 570 523 588 *M.* gegenüber; es sind somit zusammen 20 435 412 *M.* oder 3,46 % weniger verausgabt.

3. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahre 385 414 807 *M.* (bezw. *407 809 698 M.*) gegen 382 160 478 *M.* im Vorjahre. Derselbe ist mithin im Berichtsjahre um 3 254 329 *M.* (bezw. um *25 649 220 M.*) oder 0,85 % (bezw. *6,71* %) gestiegen und stellte sich auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge auf 14 738 *M.* (bezw. *15 594 M.*), im Vorjahre dagegen auf 14 827 *M.* Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen beträgt der Ueberschuss 40,32 % (bezw. *41,68* %) gegen 39,75 % im Vorjahre, während derselbe im Verhältniss zu dem statistischen Anlagekapital eine Verzinsung von 5,66 % (bezw. *5,99* %) gegen 5,68 % im Vorjahre ergibt. Den im Etat für 1894/95 vorgesehenen Ueberschuss

*) Bei der Unfall- und Krankenversicherung, sowie bei der Pensionskasse der Arbeiter kommt das Kalenderjahr in Betracht.

von 371 313 700 *M.* steht ein wirklicher Ueberschuss von 385 414 807 *M.* (bezw. *407 809 698 M.*) gegenüber; derselbe hat somit das Etatssoll um 14 101 107 *M.* (bezw. *36 495 998 M.*) oder 3,80 % (bezw. *9,83 %*) überstiegen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Entwurf des Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen. Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen den Entwurf dieses — vom 1. Mai d. J. ab gültigen — Verzeichnisses in je 2 Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen.

Aenderungen usw. können bei dem Definitivdruck des Verzeichnisses nur dann Berücksichtigung finden, wenn dieselben bis zum 20. März d. J., Abends, der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — unter Rückgabe eines Exemplars des Entwurfes — bekannt gegeben sind.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Den Vereinsbahnstrecken sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — die nachstehend bezeichneten Strecken der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden:

1. die am 2. Dezember 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Rosiori-Alexandria (31,137 km);
2. die Strecke Fetesci-Constantza (nebst Abzweigung Saligny-Czernawoda) 88,254 km, von welcher die am 27. September 1895 eröffnete Strecke Fetesci-Saligny nur dem Personen- und Gepäckverkehr, die bereits früher eröffnete Strecke Saligny-Constantza dagegen dem gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtverkehre dient.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 259 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. v. Mts.)

Nr. 264 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 275 vom 29. v. Mts. an die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 284 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 297 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 358 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebergang der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn in das Eigenthum des Sächsischen Staats (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 403 vom 30 v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Reform der statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 424 vom 31. v. Mts. an sämmtliche am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Entwurf des Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen, gültig vom 1. Mai d. J. ab (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

Die Kommission wird mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten die nächste Sitzung in Berlin am 13. d. Mts. abhalten. Am 12. d. Mts. wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten zu einer vorberathenden Sitzung zusammentreten.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Essen. Die Station Dortmunderfeld wird am 5. d. Mts. für die Abfertigung von Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke und Lagerplätze in Sendungen von mindestens 2 000 kg eröffnet.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Halle-Halberstadt zwischen Sandersleben und Aschersleben belegene Haltestelle Drohndorf-Mehringen für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Abfertigungen von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie von Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Militär-Eisenbahn. Am 1. d. Mts. sind die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Neubaustrecke Schiessplatz-Jüterbog für den Holzverkehr in Wagenladungen sowohl für den Militärbahn-, Staatsbahn-, wie auch für den Binnenverkehr eröffnet worden.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Nach der der Generalversammlung vorgelegten Betriebsrechnung betrug im Jahre 1895 die Summe aller Einnahmen 357 741 *M.* (von welchem Betrage 327 142 *M.* auf den Personen- und Gepäckverkehr und 19 181 *M.* auf den Güterverkehr entfallen), die Summe aller Ausgaben 286 710 *M.*, der Ueberschuss 71 031 *M.*, von welchem nach Beschluss der am 30. Januar d. J. abgehaltenen Generalversammlung 63 720 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 36 *M.* für jede Aktie (21 %) verwendet, 105 *M.* dem Bahnerneuerungsfonds zugewiesen und 7 206 *M.* als Theuerungszulage für das Dienstpersonal verwendet werden.

Löwenberg-Lindower Kleinbahn-Aktiengesellschaft.

Dem Komitee, welches sich zur Gründung einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Löwenberg-Lindower Kleinbahn-Aktiengesellschaft" gebildet und die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Bahnhof Löwenberg der Nordbahn nach Lindow (Mark) erhalten hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Preussen: Vorarbeiten für Kleinbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 13. Januar d. J. an die Königlichen Regierungspräsidenten, den Polizeipräsidenten zu Berlin und die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Bevor über die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für Kleinbahnen mit der Wirkung, dass jeder Besitzer auf seinem Grund und Boden Handlungen geschehen lassen muss, welche zur Vorbereitung des Unternehmens nothwendig sind, in Gemässheit des § 5 des Enteignungsgesetzes Beschluss gefasst wird, bedarf es der Feststellung, dass die Bahn als Kleinbahn zuzulassen ist, und dass von Seiten der allgemeinen Staats- und Verkehrsinteressen keine Bedenken geltend zu machen sind.

Während die Prüfung, ob diese Voraussetzungen vorliegen, in denjenigen Fällen, in welchen es nach der Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 meiner Entscheidung darüber, ob die Bahn als Kleinbahn anzuerkennen ist, nicht bedarf, ganz den Regierungspräsidenten überlassen werden kann, erachte ich es für nothwendig, dass mir in allen Fällen, wo es sich um ganz oder theilweise mit Maschinenkraft zu betreibende Bahnen handelt, Gelegenheit zur vorgängigen Prüfung gegeben wird, ob die Voraussetzungen für die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten gemäss § 5 des Enteignungsgesetzes als vorhanden anzuerkennen sind.

Zur Vermeidung von Zeitverlust und unnöthigem Schreibwerk empfiehlt es sich, die Berichterstattung über diese Frage mit der nach § 1 des Kleinbahngesetzes und der Ausführungsanweisung zu demselben ohnehin erforderlichen Einholung meiner Entscheidung darüber zu verbinden, ob die betreffende Bahn als Kleinbahn zuzulassen ist.

Demzufolge wird mit dem Berichte über die Anerkennung einer Bahn als Kleinbahn eine Aeusserung darüber zu verbinden sein, ob gegebenenfalls gegen die Ertheilung der Erlaubniss zu Vorarbeiten gemäss § 5 des Enteignungsgesetzes Bedenken obwalten.

Wenn ferner die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme solcher Vorarbeiten beantragt wird, bevor die Anerkennung der Bahn als Kleinbahn nachgesucht ist, so ist mit dem Berichte darüber, ob gegen die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten Bedenken zu erheben sind, zugleich meine Entscheidung darüber einzuholen, ob die Bahn als Kleinbahn anzuerkennen ist. Dem Unternehmer erwächst dadurch auch der Vortheil, von vorneherein darüber im Klaren zu sein, ob es sich bei seinem Plane um eine Kleinbahn handelt oder nicht.

In beiden Fällen werden sich stets der Regierungspräsident wie die Eisenbahndirektion sowohl über die Zulassung der Bahn als Kleinbahn, als über die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten gemäss § 5 des Enteignungsgesetzes zu äussern haben.

In meinem Bescheide wird sodann meine Entschliessung sowohl darüber, ob die Bahn als Kleinbahn zuzulassen ist, wie darüber, ob etwa Bedenken gegen die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten gemäss § 5 des Enteignungsgesetzes zu erheben sind, enthalten sein.

Ablieferung bahnlagernd vorgeschriebener Güter.

Eine Anfrage, ob die Eisenbahn verantwortlich gemacht werden könne für den dem Absender daraus entstandenen Schaden, dass eine „bahnlagernd" vorgeschriebene Sendung dem im Frachtbriefe genannten Empfänger ausgeliefert worden sei, ohne dass dieser das Frachtbrief-Duplikat habe vorweisen können, wurde vom Centralamt in Bern durch die Verweisung darauf beantwortet, dass die Auslieferung von bahnlagernd gestellten Gütern weder durch das Internationale Uebereinkommen, noch durch die in Betracht kommenden internen Vorschriften an besondere Bedingungen geknüpft sei.

Wagen IV. Klasse.

Die Ausrüstung der Personenwagen IV. Klasse mit Sitzbänken ist nunmehr auf den Preussischen Staatsbahnen vollständig durchgeführt. Da es im Interesse des reisenden Publikums erwünscht erscheint, dass die gleiche Einrichtung auch bei den Preussischen Privatbahnen getroffen werde, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnkommissare veranlasst, den Vorständen der ihnen unterstellten Privatbahnen ein gleiches Vorgehen zu empfehlen.

Ausnahmetarife für Obstlieferungen.

Die Abgeordneten Knebel und Genossen haben im Hause der Abgeordneten den Antrag eingebracht: die Staatsregierung zu ersuchen, Eisenbahn-Ausnahmetarife für Obstlieferungen aus den wichtigsten Erzeugungsgebieten nach den Hauptabsatzorten Berlin und Hamburg, sowie nach den Industriegebieten einzuführen.

Obstverkehr auf den Württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1895.

In den Monaten September, Oktober und November 1895 sind auf den Württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 7 120 Wagenladungen Obst zu 10 000 kg angekommen (1894: 6 463, 1893: 3 057), und zwar aus Oesterreich-Ungarn 1 567, Belgien 1 408, Frankreich 966, West- und Mitteldeutschland 674, Hessen und Nassau 567, der Rheinprovinz 482, den Niederlanden 409, der Schweiz 317, Bayern 278, der Pfalz 214, Baden 206, Elsass-Lothringen 31, Italien 1 Wagen. Ein Versand von inländischem Obst in Wagenladungen fand wie in dem Vorjahre nicht statt.

Ausserdem sind in den angeführten 3 Monaten von zur Mostbereitung bestimmten getrockneten Weinbeeren (Rosinen, Korinthen, Zibeben) 3 181 380 kg (= 318 Wagenladungen à 10 000 kg) von Triest und Mannheim aus auf Württembergischen Stationen eingeführt worden.

Kohlenzufuhr nach Berlin.

Nach der von der Verkehrskontrole II, Abtheilung für Statistik, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin gefertigten Zusammenstellung sind im Jahre 1895 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versandes) in Berlin eingeführt worden: 1 426 725 t Steinkohlen, -Brikets und Koks und 797 100 t Braunkohlen und -Brikets. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Abnahme von 31 473 t Steinkohlen und eine Zunahme von 63 213 t Braunkohlen.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:
Schlesien mit 1 084 840 t (gegen 1 171 289 t im Vorjahre),
Sachsen „ 10 475 „ („ 12 688 „ „ „),
Westfalen „ 100 909 „ („ 84 917 „ „ „),
England „ 230 501 „ („ 189 304 „ „ „),
während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:
das Inland mit 686 598 t (gegen 609 301 t im Vorjahre),
„ Ausland „ 110 502 „ („ 124 586 „ „ „).

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Steinkohlen und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 31 740 t.

Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen (Grunewald, Halensee, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Rixdorf, Rummelsburg-Rangirbahnhof, Tempelhof-Rangirbahnhof, Tempelhof-Ringbahnhof, Westend, Wilmersdorf-Friedenau) abzüglich des Versandes betrug 177 714 t Steinkohlen (darunter 89 968 t Oberschlesische Steinkohlen) und 95 093 t Braunkohlen.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft. Die Subkommission des Berliner Magistrats wurde beauftragt, nunmehr in mündliche Verhandlung mit der Gesellschaft über die Frage der Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb einzutreten.

Ein ferner vorliegender Antrag des Stadtverordneten Kyllmann, den Magistrat zu ersuchen, auf die Pferdebahngesellschaften dahin einzuwirken, dass sie den Betrieb an den Endstationen in einen kontinuirlichen da verwandeln, wo die allgemeinen Verkehrsinteressen es erheischen, wurde von der Deputation angenommen. Es wird hiermit bezweckt, durch Vermeidung der längeren Aufenthalte mehrerer Wagen an den Endpunkten der Linie usw. eine thunlichste Entlastung insbesondere der an und für sich schon stark belasteten Plätze usw. herbeizuführen.

Braunschweigische Strassenbahn. Die Verwaltung schlägt vor, für das Jahr 1895 eine Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Strassenbahn Hannover. Auf der Tagesordnung der am 15. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht auch die Beschlussfassung über weitere Erhöhung des Grundkapitals um 1 500 000 *M.*, unter Festsetzung des Mindestbetrages für die Ausgabe der neuen Aktien und Ermächtigung des Vorstandes und Aufsichtsrathes, die der Kontinental-Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft gehörigen Anlagen in Hannover eigenthümlich zu erwerben.

Aus dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1895 ergibt sich nach Absetzung der nothwendigen Abschreibungen ein Reingewinn von 204 548 *M.* Hiervon sind 10 227 *M.* dem gesetzlichen Reservefonds zu überweisen und 10 227 *M.* als persönliche Gewinnantheile zur Vertheilung zu bringen; einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre mit 1 239 *M.* beziffert sich sonach der verfügbare Reingewinn auf 185 333 *M.*

Der Aufsichtsrath schlägt vor, 180 000 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 4 % (gegen 3,5 % im Vorjahre) zu verwenden und 5 333 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

Kanalbauten in Elsass-Lothringen.

Der von dem Kaiserlichen Statthalter Fürsten zu Hohenlohe-Langenburg bei der Eröffnung des Landesausschusses gehaltenen Rede entnehmen wir nach der „Strassb. Korresp." folgendes:

Die im Jahre 1892 beschlossene Verbesserung des Kanalnetzes ist vollendet.

In Bezug auf den Hüninger Kanal ist die Regierung bemüht gewesen, die Entwürfe den in Ihrer letzten Tagung geäusserten Wünschen entsprechend umzuarbeiten. Inzwischen hat auch die Regierung der Stadt Basel ihr Interesse an der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dieses Kanals kund gegeben, und es darf somit erwartet werden, dass auch diese Frage nunmehr eine befriedigende Lösung finden werde.

Die Entwickelung des Schifffahrtsverkehrs auf dem Rhein entsprach im verflossenen Jahre den auf diese Wasserstrasse gesetzten Hoffnungen. Der Verkehr erreichte die Höhe von 153 800 t gegenüber 83 500 t im Vorjahre. Derselbe würde noch wesentlich höher gestiegen sein, wenn die Wasserstandsverhältnisse in den Herbstmonaten nicht so ungünstig gewesen wären. Die Regierung hat denn auch der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein fortgesetzt besondere Sorgfalt gewidmet. Dank dem Entgegenkommen der Grossherzoglich Badischen Regierung ist anzunehmen, dass es möglich sein wird, dem Landesausschuss baldigst einen Rheinregulirungsentwurf vorzulegen.

Bauausführungen an den Märkischen Wasserstrassen, Güterverkehr auf den Berliner Wasserstrassen.

Dem Abgeordnetenhause ist eine Denkschrift zugegangen, betreffend die vom 1. April 1893 bis 31. März 1895 erfolgten Bauausführungen an den Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind. Darin heisst es über die Spree und Havel: „Die in der Denkschrift vom Oktober 1880 in Aussicht genommenen Bauausführungen für den Ausbau der märkischen Wasserstrassen waren mit Ausnahme der Kanalisirung der Unterspree und der Regulirung der oberen Havel bis zum Beginn des Rechnungsjahres 1893/94 bereits sämmtlich zum Abschluss gelangt. Hierbei war an Stelle der ursprünglich geplanten Regulirung der Oberspree der Bau des Oder-Spreekanals getreten. Die Regulirung der oberen Havel zwischen Fürstenberg und Zehdenick hat auch in den beiden Berichtsjahren noch nicht erfolgen können, da ein Einverständniss mit Mecklenburg-Strelitz über die Betheiligung an den Kosten des Unternehmens infolge der ablehnenden Haltung des Mecklenburgischen Landtages noch nicht erzielt werden konnte. Das Gesetz vom 9. Juni 1886, betreffend den Bau des bereits im Jahre 1890 dem Verkehr übergebenen Oder-Spreekanals, hat insofern nicht seine volle Erledigung gefunden, als noch einige Entschädigungsansprüche von Grundeigenthümern und Fischereiberechtigten schweben. Die Gesammtausgaben für den Kanal be-

trugen am 31. März 1895 12 554 019,96 *M.*, so dass sich im Hinblick auf die erwähnten Entschädigungsansprüche voraussichtlich eine geringe Ueberschreitung der 12 600 000 *M.* betragenden Anschlagssumme nicht wird vermeiden lassen. Die Bauausführungen zur Kanalisirung der Unterspree sind bis zum Schluss des Rechnungsjahres 1894/95, von geringen Restarbeiten abgesehen, beendet worden, nachdem am 25. März 1894 mit der Eröffnung der Mühlendammschleuse der neue Grossschifffahrtsweg durch Berlin dem Verkehr übergeben worden war. Zur Befestigung und Begrenzung einzelner Strecken der Spreeufer innerhalb Berlins sind in den Etats der beiden Berichtsjahre ausserordentliche Mittel bewilligt worden, die Bauten waren zum Theil am Schluss des Rechnungsjahres 1894/95 noch nicht beendet. Besondere Erwähnung verdient hier der Ausbau des rechten Ufers des Spreekanals zwischen der Werderschen Brücke und der Schlossbrücke im Anschluss an den seitens der Reichsverwaltung ausgeführten Unterbau für das Nationaldenkmal Kaiser Wilhelms I. Aus ausserordentlichen Etatsmitteln wurde ferner die Ergänzung der Havelregulirung von Plaue bis zur Elbe fortgesetzt. Es standen dafür in den beiden Berichtsjahren 125 000 *M.* zur Verfügung. Beendet wurden zwei bereits in den Vorjahren in Angriff genommene Schleusenbauten, nämlich die Neubauten der Pareyer Schleuse am Plauer Kanal und der Pinnower Schleuse am Oranienburger Kanal. Mit einem Neubau der Stadtschleuse bei Templin seitlich von der oberen Havel wurde begonnen.“ Eine statistische Zusammenstellung über die Schifffahrtsverhältnisse ergibt, dass die Zahl der grösseren Schiffe auf der Unterhavel, der Spree und dem Oder-Spreekanal in fortwährendem Wachsen begriffen ist, während die der kleineren Fahrzeuge sich allmählich verringert. Innerhalb Berlins hat die Eröffnung der Mühlendammschleuse im Jahre 1894 eine Entlastung des Landwehrkanals mit sich gebracht, denn es gingen durch die Oberschleuse am Landwehrkanal 1891: 16 342 Schiffe, 1892: 16 311, 1893: 17 765, 1894 dagegen nur 15 226 Schiffe. Durch die Unterschleuse am Landwehrkanal gingen 1891: 17 716 Schiffe, 1892: 16 825, 1893: 17 010, 1894 nur 15 456 Schiffe. Für die Köpenicker Schleuse belief sich die Zahl der durchgeschleusten Schiffe in den betreffenden Jahren wie folgt: 3 622, 4 266, 5 302, 3 278. Durch die Mühlendammschleuse wurde 1894, dem ersten Betriebsjahre, 3 278 Schiffe geschleust. Durch die Stadtschleuse gingen 1891—1894: 19 601, 17 753, 21 344 und 18 485 Schiffe, durch die Plötzenseeschleusen 21 479, 19 039, 23 561 und 21 886 Schiffe. Der Gesammtgüterverkehr auf den Wasserstrassen Berlins betrug 1884: 3 685 897 t, 1891: 5 601 321, 1892: 4 988 048, 1893: 4 389 453 und 1894: 5 681 158 t. Mithin hat sich der Gesammtgüterverkehr auf den Wasserstrassen Berlins in den Jahren von 1884 bis 1894 um 1 995 261 t gehoben. Dabei ist die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe in den Jahren 1886—1894 bei den Segelschiffen von 105,5 t auf 139,3 t und bei den Dampfschiffen von 96,6 t auf 116,9 t gestiegen.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 12 $\frac{1}{2}$ für das abgelaufene Geschäftsjahr (wie im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Die Roheisen-Produktion des Deutschen Reichs im Jahre 1895.

Nach den statistischen Ermittelungen des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller belief sich die Roheisen-Produktion des Deutschen Reichs (einschl. Luxemburgs) im Jahre 1895 auf 5 788 798 t (gegen 5 559 322 t im Vorjahr) und hat mithin um rund 230 000 t zugenommen. Hiervon entfallen auf Thomaseisen 2 898 476 t, auf Puddel- und Spiegeleisen 1 524 334 t, auf Giesserei-Eisen 921 493 t und auf Bessemer Eisen 444 495 t. Annähernd die Hälfte des gesammten Deutschen Roheisens wird im Nordwesten Deutschlands, d. h. hauptsächlich in Rheinland-Westfalen mit dem Siegerlande hergestellt, denn auf die nordwestliche Gruppe entfielen im Jahre 1895 von der Gesammtproduktion 2 765 427 t; alsdann folgt die südliche Gruppe (Saarbezirk, Lothringen und Luxemburg) mit 1 252 312 t, sonach die Süddeutsche Gruppe mit 974 685 t, ferner die östliche Gruppe mit 531 451 t, schliesslich die Norddeutsche Gruppe mit 264 923 t.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsrath Kringel, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Kattowitz, ist gestorben.

Verkehr und Einnahmen der Niederländischen Strassenbahnen für das Jahr 1894.

Lfd. Nr.	Namen der Strassenbahngesellschaften	Betriebslänge	Befördert wurden		Einnahmen		
					aus dem		Ueberhaupt
			Personen	Güter	Personenverkehr	Güterverkehr	
		km	Anzahl	t	fl.	fl.	fl.
	a) mit Dampfbetrieb.						
1	Oldambt-Pekela	29,—	—	16248	39269	15387	55756
2	Geldersch-Overyselsche	32,8	98771	16902	16886	21087	37973
3	Dedemvaartsche	30,5	88034	4641	26629	9069	35698
4	Geldersche	42,—	363686	—	75753	39354	120962
5	Ede-Wageningen	7,27	92535	7591	19228	4383	24100
6	Nymeger	15,6	240000	—	32541	1595	34636
7	Lichtenvoorde-Groenlo	4,—	18154	2293	2376	1434	4110
8	Amsterdam-Edam-Purmerend	31,—	272438	—	63112	8584	71696
9	Gooische	38,1	—	—	72442	10318	95127
10	Bussum-Huizen	6,3	51861	979	6934	5207	12111
11	Haag-Scheveningen (N. S. E.)	4,75	607462	934	71807	1203	71313
12	Westlandsche	21,32	354102	4861	65685	9121	77418
13	Haarlem-Leiden	28,—	384522	—	87253	12856	100109
14	Haag-Leiden	17,84	345082	—	48134	4590	52724
15	Gouda-Oudewater	13,84	59641	—	11603	1167	12770
16	Rynlandsche	9,—	373154	3554	52355	5196	58779
17	Noordwyksche	8,24	79127	1888	9587	2023	11899
18	Haag-Scheveningen (H. E. G.)	9,—	—	82357	—	—	—
19	Middelburg-Vlissingen	9,26	584690	—	43995	921	44916
20	Breskens-Maldeghem	35,—	129172	10332	36095	16273	52369
21	Yzendyksche	10,5	37028	—	5808	2742	8550
22	Tilburg-Waalwyk	23,9	97398	—	17278	19935	38772
23	Süd	25,—	178235	—	40283	18118	60606
24	Antwerpen-Tholen	23,2	103868	8745	24124	12065	36189
25	Vechel-Oss	23,—	—	4289	10385	5346	15731
26	Kerkrade-Simpelveld	8,—	—	49426	—	14998	14998
27	Maastricht-Reichsgrenze	5,2	51588	825000	4048	293	4341
	b) mit Pferdebetrieb.						
28	Erste Groninger	41,—	278330	996	59158	4137	63595
29	Société Anonyme des Tr. de Groningue	5,45	260260	—	21050	—	21217
30	Zuidlaren-Groningen	15,79	137336	—	24171	2454	2[illegible]955
31	Zwolsche	5,—	112810	—	8880	—	8880
32	Arnheimer	9,13	480616	—	66911	—	74965
33	Zutphensche	3,8	31441	—	3267	—	3361
34	Gorsselsche	3,2	43498	—	3785	—	3931
35	Stichtsche	12,1	287052	618	66182	2161	71546
36	Utrechtsche	15,9	773070	—	66911	—	68413
37	Utrecht-Vreeswyk	10,47	143889	—	27289	357	28038
38	Amsterdamer Omnibus	28,—	19129220	—	1269314	—	1269314
39	Haarlemer	2,30	630214	—	44224	—	44224
40	Amsterdam-Sloterdyk	2,5	86786	—	7798	18	7816
41	'sGravelandsche	7,2	63109	—	9406	—	11762
42	Beverwyk-Wyk aan Zee	5,—	23775	41	3540	307	3847
43	Zandvoort-Bahnhof	0,83	8029	—	603	—	603
44	Schielandsche	4,43	161426	—	22000	—	22000
45	Gouda-Bodegraven	8,77	50175	—	11254	220	11474
46	Eindhoven-Geldrop	6,5	38881	2938	6091	2439	10466
47	Ginnekensche	4,—	249131	—	23106	313	26586
48	Venlo-Steyl	6,—	41556	—	5552	—	6259
	c) mit Dampf- und Pferdebetrieb.						
49	Niederländische	95,—	414902	14902	148363	42708	212474
50	Ost	61,8	595301	10818	126730	20109	176288
51	Rotterdamer	51,—	6585491	896	524481	3135	763339
52	Haagsche	48,23	5720235	—	591577	—	591577
53	Herzogenbusch-Helmond	53,—	266712	13937	58877	15877	77936
54	Süd-Niederländische	73,6	377292	25236	71117	16122	8[illegible]720

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Thüringisch-Hessisch Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Gütertarife auf Seite 48 und 49 enthaltenen Entfernungen

Weischlitz-Cassel (Ober- und Unterstadt) von 212 in 312 und

Wilzschhaus - Cassel (Ober- und Unterstadt) von 259 in 359 km berichtigt.

Erfurt, den 31. Januar 1896. (255J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Februar d. J. werden mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörden die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der diesseitigen Neubaustrecke Schiessplatz - Jüterbog für den Holzverkehr in Wagenladungen sowohl für den Militärbahn-, Staatsbahn-, wie auch für den Binnenverkehr eröffnet. (256J)

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz Auskunft.
Direktion der Militär-Eisenbahn.

3. Güterverkehr.

Von der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wird vom 1. Februar 1896 ab im Hause des Kaufmanns Otto Bönig zu Mierunsken eine „Königliche Eisenbahn-Güternebenstelle" eröffnet. Die Güternebenstelle dient zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil-Frachtstückgut und Zollgut aller Art, soweit nicht nachstehend bestimmte Ausnahmen festgesetzt sind, und gehört zum Verkehrsbereich der Güterabfertigungsstelle Kowahlen.

Die Verwaltung derselben ist dem Kaufmann Otto Bönig als Agenten übertragen.

Soweit der Güterabfertigungsstelle Kowahlen nicht anderweite schriftliche Verfügungen ertheilt sind, werden die auf der Eisenbahnstation Kowahlen für Mierunsken, Drosdowen und Lakellen eingehenden Sendungen den Empfängern bahnamtlich zugestellt.

Den in den Ortschaften Philipowo, Plöwken, Jeworken, Garbassen und Bittkowen und allen anderen, ausserhalb des Bezirks der Nebenstelle wohnenden Empfängern werden, letzteren jedoch nur, wenn sie ein dahin gehendes Verlangen bei der Güterabfertigungsstelle in Kowahlen angemeldet haben, angekommene Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle ausgeliefert.

Abgehendes Gut kann bei der Nebenstelle selbst aufgeliefert werden, wird auch auf Verlangen aus der Wohnung der Versender abgeholt.

Die Güternebenstelle steht in Bezug auf den Abschluss und die Erfüllung des Eisenbahn-Frachtvertrages anderen Güterabfertigungsstellen gleich. Frachtbriefe mit der Vorschrift dieser Güternebenstelle werden angenommen.

Die Annahme und Ausgabe der Stückgüter erfolgt an den Wochentagen von 8 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Nachmittags.

Die Abrollung findet nach dem nachfolgenden Fahrplan zu den dort angegebenen Gebühren statt.

Ausgeschlossen von der Annahme und von der Auslieferung auf der Güternebenstelle bezw. von der Beförderung zwischen dieser und der Station Kowahlen sind:

1. Stückgüter (Eil- und Frachtgüter) im Einzelgewicht von mehr als 500 kg (ausschl. Zollgut);
2. solche Güter, welche sich wegen ihrer Form, ihres Umfanges oder sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen des Verwalters der Nebenstelle bezw. der Güterabfertigungsstelle Kowahlen zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen nicht eignen;
3. die in Gemässheit des § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
4. lebende Thiere mit Ausnahme der Sendungen von kleinem Vieh (einschliesslich Hunde) in Käfigen, Kisten, Körben und dergleichen, soweit dasselbe als Frachtgut nach den Bestimmungen des Gütertarifs aufgegeben werden kann.

Im übrigen verbleibt es bei der Erhebung der nach den bestehenden Tarifen für die Station Kowahlen maassgebenden Frachten und Nebengebühren.

Beschwerden sind an die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion Lyck zu richten.

Für die Berechnung der Lieferzeit treten zu den für die Station Kowahlen bestehenden Lieferfristen zwei Tage hinzu.

Fahrplan.
Zweimal wöchentlich am Dienstag und Freitag.

Abfahrt Mierunsken 8 Uhr Vormittags,
Ankunft Kowahlen 10 Uhr Vormittags,
Abfahrt Kowahlen 12 Uhr Mittags,
Ankunft Mierunsken 2 Uhr Nachmittags.

Rollgebühren.

Für die Beförderung v. Eil-Frachtstückgütern und Zollgütern von Mierunsken nach Kowahlen und umgekehrt werden erhoben:

A. Tarif nach und von Mierunsken:

a) für gewöhnliche Stückgüter bis 500 kg = 65 ₰ für 100 kg, mindestens 40 ₰ für die Frachtbriefsendung,
b) für Eilgüter und Sperrgut bis 500 kg = 1,0 ℳ für 100 kg, mindestens 50 ₰ für die Frachtbriefsendung,
c) für Zollgüter:
   35 ₰ für 100 kg bei Gütern des Spezialtarifs III,
   45 ₰ für 100 kg bei Gütern des Spezialtarifs II und 1,
   55 ₰ für 100 kg bei Gütern der allgemeinen Wagenladungsklasse.

B. Tarif nach und von Lakellen:

a) für gewöhnliche Stückgüter bis 500 kg = 20 ₰ für 100 kg, mindestens 20 ₰ für die Frachtbriefsendung,
b) für Eilgüter und Sperrgut bis 500 kg = 25 ₰ für 100 kg, mindestens 30 ₰ für die Frachtbriefsendung.

C. Tarif nach und von Drosdowen:

a) für gewöhnliche Stückgüter bis 500 kg = 35 ₰ für 100 kg, mindestens 30 ₰ für die Frachtbriefsendung,
b) für Eilgüter und Sperrgut bis 500 kg = 50 ₰ für 100 kg, mindestens 40 ₰ für die Frachtbriefsendung.

Die vorerwähnte Zuschlagsfrist von 2 Tagen zu der Lieferfrist für die Station Kowahlen ist durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt.

Königsberg i/Pr., den 30. Jan. 1896. (257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). Mit Gültigkeit vom 1. Dezember v. J. ist die Station Hagen - Eckesey des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld mit den um 12 Cts. erhöhten Frachtsätzen der Station Hagen in den im Tarifhefte 1b des Verbands-Gütertarifs für den Französisch-Deutschen Eisenbahnverkehr (über Belgien) befindlichen Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl usw. aufgenommen worden.

Köln, den 30. Januar 1896. (258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Insoweit im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Düngekalktarif (im Verkehr Preussischer Staatsbahnen Nr. 4) und der Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 in Geltung ist, wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1896 der Artikel „Kalkerde" in die Waarenverzeichnisse der vorgenannten Ausnahmetarife aufgenommen. Ausgenommen ist der Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Landes - Eisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

Berlin, den 29. Januar 1896. (259)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. gelangt zu dem Binnen-Gütertarif, Theil II vom 1. Juni 1895 der Nachtrag 1 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser den bereits bekannt gegebenen Tarifmaassnahmen namentlich auch einen neuen Ausnahmetarif für Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl von Strassburg nach Basel und vorgelegenen Stationen. Abgabe kostenfrei. Näheres bei unserem Tarifbüreau.

Strassburg, den 29. Januar 1896. (260)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verkehr der Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann - Saarbrücken untereinander. Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr der II. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Stationen Dudweiler Grube, König, Loef, Mayen West in den Tarif aufgenommen werden.

Köln, den 31. Januar 1896. (261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unsere, die Herausgabe eines neuen Tarifs für den **Oldenburg-Mitteldeutschen und Altonaer Güterverkehr** betreffende Bekanntmachung wird dahin ergänzt:

dass die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Hannover, den 31. Januar 1896. (262)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg-Nordwestdeutsch. und Hessischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel und Frankfurt a/M. sowie der Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn, Ilmebahn, Cronberger und Kerkerbachbahn andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen die Staatsbahn-Gütertarife Oldenburg-Altona, -Elberfeld, -Erfurt, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Köln (rechtsrh.) und -Magdeburg sowie der Binnen-Gütertarif der Oldenburgischen Staatsbahnen bezüglich derjenigen Stationsverbindungen aufgehoben werden, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Die in den letzteren aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Soweit durch den Tarif Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April 1896 ab gültig. Ueber diese Erhöhungen ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion auf desfallsige Anfrage nähere Auskunft. Der Tarif ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 1. Februar 1896. (263)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtberechnung für Pflaumentransporte von Brcka [Station der Kgl. Ungar. Staatsbahnen] nach Passau transit [Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen] für Sendungen nach Paris und weiter.) Für die Beförderung von Pflaumen, getrocknet, und Pflaumenmus in Fässern, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Brcka (Station der Kgl. Ungar. Staatsbahnen) nach Passau transit (Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen) wird bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, der Frachtsatz von 42,50 Frcs. Gold für 1000 kg berechnet.

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein.

Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im Oesterreich-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande seit 1. Januar 1895 bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus von Ungarischen Stationen nach Passau transit (für Sendungen nach Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Wien, am 30. Januar 1896. (264)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von 186000 kiefernen Hauptbahnschwellen und 6100 laufende Meter eichene Weichenschwellen in 4 Loosen und zwar:

Loos I: 45000 kieferne Hauptbahnschwellen, lieferbar in der Zeit vom 15. April bis Ende Juli 1896;
„ II: 66000 desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896;
„ III: 75000 desgleichen, lieferbar in der Zeit vom 15. Mai 1897 bis Ende August 1897;
„ IV: 6100 laufende Meter eichene Weichenschwellen, lieferbar in der Zeit vom 1. August bis Ende November 1896

auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -Verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 10. Februar d. J., Vormittags, verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in den Angeboten genau anzugeben.

Der Zuschlag auf Loos I wird spätestens am 1. März d. J., derjenige auf die übrigen Loose spätestens am 1. April d. J. ertheilt.

Bei der Zuschlagsertheilung behalten wir uns vollständig freie Hand vor, insbesondere behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch sämmtliche Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 19. Januar 1896. (265B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung nachbezeichneter Wagenbeschlagtheile zu vergeben, als: Bufferkreuze, Bufferhülsen, Zughaken, Sicherheitshaken, Schraubenkupplungen u. Bufferstangen. Lieferungs-Bedingungen können auf postfreies Ansuchen von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier gegen Entrichtung (eventuell in Briefmarken) von 50 ₰ Schreibgebühren für ein Exemplar und 50 ₰ (Packet-)Porto bezogen werden. Lieferungsangebote sind bis zum 24. Februar 1896 an die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz postfrei einzureichen.

Chemnitz, am 1. Februar 1896. (266)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Federflachstahl aus Bessemerstahl, Nieten, eiserne,
2. Gasrohr, Schlüssel, rohe, Bettstellen, eiserne, Rechen, eiserne,
3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen,
4. Waschgestelle, Wasserkrüge und Waschbecken, emaillirte, Expeditionslampen, Wandlaternen, Oelspritzer,
5. Güterdecken, Leinwand, Scheuertuch,
6. Putzwolle, Dochte, Oelkissen,
7. Kokosmatten, Rosshaare, Waldwolle, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. Posamenten, verschiedene,
9. Seilerwaaren,
10. Pinsel, verschiedene Sorten,
11. Bürstenbinderwaaren, verschiedene, einschl. Piassavabesen,
12. Haarfilz, Filzstreifen und Pappe,
13. Gummi-Dichtungsringe, verschiedene,
14. Schiebeböcke, Kohlenkästen, hölzerne, Hefte, hölzerne und papierne, Dichtungsringe, hölzerne, für Achsbüchsen,
15. Rechen, hölzerne, Hammerstiele, eschene, Schaufelstiele etc.,
16. Schmiegen, hölzerne, Thermometer,
17. Abschleifsteine für Lackirer, Streichschalen, Schmirgelpapier und Sandpapier.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind auf postfreies Ansuchen unter genauer Bezeichnung der Materialien, für welche sie gewünscht werden, gegen postgeldfreie Einsendung (eventuell in Briefmarken) von 25 ₰ für ein Exemplar allgemeine und 25 ₰ für jede Einzelnummer der besonderen Lieferungsbedingungen (ausschl. Rückporto) von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier zu beziehen.

Die Lieferungsangebote sind längstens bis zum 22. Februar d. J. an die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes zu Chemnitz am 24. Februar d. J., Nachmittags 3 Uhr in Gegenwart der erschienenen Bewerber.

Chemnitz, den 31. Januar 1896. (267)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

5. Verkauf von Nebenprodukten.

Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1896 bis Ende März 1897 in den Steinkohlen- und Fettgasanstalten des diesseitigen Bezirks sich ansammelnden Nebenprodukten, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer. Angebotseröffnungstermin am 21. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof in Breslau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Gasanstaltsnebenprodukten" an uns einzusenden. Verkaufsbedingungen liegen zur Einsicht im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes am Oberschlesischen Bahnhof Nr. 21/23 aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 20 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 23. Januar 1896. (268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 12. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Februar 1896.

Inhalt:

Ueber das Vorkaufsrecht im Enteignungsrecht.
Aus Oesterreich-Ungarn: Zum Programm des Oesterr. Eisenbahnministers. Die Landtage und die Eisenb. Ertheilung bezw. Verlängerung v. Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich. Vergebung von Lieferungen bei den Oesterr. Staatsbahnen. Die Investitionen der Oesterr.-Ungar. Staatsbahnen. Beschwerde der Privatbahnen gegen die Refaktieverordnung. Konzessionsurkunde für die Lokomotiveisenbahn von Karlsbad an die Reichsgrenze. Konzessionirung von Vizinalbahnen in Ungarn. Freikartenreglement auf den Ungar. Staatsbahnen. Ermittelung von Werthen für Traktionskoeffizienten b. elektrischen Strassenbahnen. Börsenbericht.
Aus Italien: Mittelmeernetz. Eisenbahnbrücke über die Sesia bei Vercelli. Adrianetz. Sizilisches Netz. Trambahn Grandate-Saronno. Venetianische Baugesellschaft. Verhinderung von Zusammenstössen.
Aus Belgien: Die Belgischen Staatsb. in 1894. Die Grosse Belgische Centralb. Gent-Eecloo-Brügger Eisenbahn. Mecheln-Terneuzener Eisenbahn. Nationale Nebenbahn-Gesellsch. Stationseröffnung u. Erweiterung. Fahrpreisermässigung b. Staatsb. Strassenbahnen. Der Seekanal Brügge-Heyst.
Aus Frankreich: Die Pariser Stadtbahn. Anlagekosten der Sceauxlinie. Strassenbahnen von Saumur. Auslegung der Verträge von 1883. Zuständigkeit des Franz.-Span. Grenzbahnhofs Hendaye. Betreten der Bahnanlagen durch Postbeamte. Versetzung d. Staatsbahnbeamten in den Ruhestand. Fahrpreisermässigung für Volksschullehrer und Lehrerinnen. Zusammenstellbare Rundreisen. Personalnachrichten.
Die Eisenbahnen der Austral. Kolonie Südaustralien.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung im Januar.)
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Güterverkehr. 2. Personen- und Gepäckverkehr. 3. Verdingungen.

Ueber das Vorkaufsrecht im Enteignungsrecht.

Mitgetheilt vom Geheimen Regierungsrath **Bering** in Erfurt.

Im § 57 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ist in Abs. 2 und 3 bestimmt:

„Ein gesetzliches Vorkaufsrecht findet wegen aller Theile von Grundstücken statt, welche infolge des verliehenen Enteignungsrechts zwangsweise oder durch freien Vertrag an den Unternehmer abgetreten sind, wenn in der Folge das abgetretene Grundstück ganz oder theilweise zu dem bestimmten Zwecke nicht weiter nothwendig ist und veräussert werden soll."

„Das Vorkaufsrecht steht dem zeitigen Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstücks zu. Wer das Enteignungsrecht ausgeübt hat, muss die Absicht der Veräusserung und den angebotenen Kaufpreis dem berechtigten Eigenthümer anzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Wird die Anzeige unterlassen, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen."

Es ist dieses Vorkaufsrecht kein neugeschaffenes, vielmehr nur aus dem Gesetze über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und speziell aus § 4 des Ablösungsgesetzes vom 2. März 1850 übernommen, mit welchem letzteren die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes fast wörtlich gleichlauten und auf welchen die ursprüngliche Regierungsvorlage direkt verwiesen hat. Ein ganz gleiches Vorkaufsrecht findet sich auch im § 141 des „Allgemeinen Berggesetzes" vom 24. Juni 1865, jedoch mit der Maassgabe, dass das darin dem jeweiligen Eigenthümer des durch die ursprüngliche Veräusserung verkleinerten Grundstücks bewilligte Vor- und Wiederkaufsrecht schon dann stattfindet, wenn in der Folge das Grundstück zu dem Zwecke des Bergbaues entbehrlich wird, die Absicht der Veräusserung also noch gar nicht ins Auge gefasst ist.

Aus dem Wortlaute der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes folgt zunächst, dass das Vorkaufsrecht nur im Falle einer theilweisen Inanspruchnahme eines Grundstücks für ein mit dem Enteignungsrechte ausgestattetes Unternehmen zu Gunsten des jeweiligen Eigenthümers des dem ursprünglichen Expropriaten verbliebenen Restgrundstücks besteht. Mithin findet es nicht Anwendung, wenn ein ganzes Grundstück zu dem Unternehmen in Anspruch genommen und erworben ist, also ein zeitiger Eigenthümer eines durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstücks nicht in Frage steht (vergl. Seydel, Enteignungsgesetz, 2. Auflage, S. 255).

In betreff der Frage, was unter einem, durch die ursprüngliche Veräusserung verkleinerten Grundstücke zu verstehen ist, soll nach Oppenhof (Berggesetz, Anm. 793 zu § 141) die rechtliche Individualität des Grundstücks das entscheidende Merkmal sein, also nicht nach der thatsächlichen Bewirthschaftung zur Zeit der Abtretung beurtheilt werden, sodass „für die älteren westlichen Provinzen in dieser Hinsicht das Grundsteuer-Kataster maassgebend, jede Parzelle des Flurbuchs daher als Ganzes anzusehen sein soll", während „in den östlichen Provinzen nur ein

geschlossenes Gut und von den Wandeläckern jedes im Hypothekenbuche unter einer besonderen Nummer aufgeführte Grundstück ein Ganzes im Sinne des § 141 a. a. O. bildet." Ob und inwieweit diese Auffassung für das Bergrecht richtig ist, mag dahingestellt bleiben. Für das im Enteignungsgesetze vom 11. Juni 1874 festgesetzte Vorkaufsrecht trifft jedoch diese Auffassung wohl nicht zu; vielmehr ist nach den Motiven, welche zur Beibehaltung des im § 4 des Ablösungsgesetzes für alle Enteignungen geschaffenen Vorkaufsrechts geführt haben, anzunehmen, dass es nicht darauf ankommt, ob ein Grundstück unter einer Katasternummer in die Grundsteuer-Mutterrolle aufgenommen oder im Grundbuche unter einer besonderen Nummer eingetragen steht, vielmehr lediglich darauf, ob und in welcher Weise es mit dem abgezweigten Grundstücke in einem wirthschaftlichen Verbande gestanden hat, ob also die abgetrennten Parzellen mit dem Reststücke eine Substanz gebildet oder doch mindestens die Eigenschaft eines Pertinenzstücks im Sinne der §§ 42 ff., I, 2 A. L.-R. gehabt haben.

Das Vorkaufsrecht ist ein gesetzliches, also auch der Eintragung im Grundbuche nicht unterworfen (§ 12 des Gesetzes über Eigenthumserwerb vom 5. Mai 1872). Insoweit im § 57 des Enteignungsgesetzes über den Inhalt der Rechte und Pflichten des Vorkaufsberechtigten und des Expropriaten nichts Besonderes festgesetzt ist, treten die allgemeinen Bestimmungen über die Vorkaufsrechte in Anwendung, mithin innerhalb des landrechtlichen Gebiets die Vorschriften der §§ 568 ff. I, 20 A. L.-R. Dadurch aber, dass das Gesetz vom 11. Juni 1874 für den ganzen Umfang der Monarchie, also auf die neuerworbenen Provinzen und die sonstigen gemeinrechtlichen Gebiete der Monarchie Gültigkeit hat, tritt bezüglich der im Enteignungsgesetze nicht ausdrücklich geregelten Rechtsverhältnisse eine Verschiedenheit ein, je nachdem die betreffenden Grundstücke im landrechtlichen oder gemeinrechtlichen Gebiete liegen. Dies ist besonders der Fall, in betreff des Worts „Veräusserung." Während das Landrecht in § 575 I, 20 die Ausübung des Vorkaufsrechts nur bei „wirklichen Verkäufen" gestattet, welchen nur „die Angabe an Zahlungsstatt, ingleichen jede Veräusserung des zum Eigenthum gehörenden Nutzungsrechts, welche gegen baares Entgelt geschieht", gleichgestellt ist, ist es für das gemeinrechtliche Gebiet mindestens zweifelhaft, ob das Vorkaufsrecht auch bei Tausch in Wirksamkeit tritt. Jedenfalls kann man nicht mit Seydel (a. a. O., S. 258) für das ganze Rechtsgebiet des Enteignungsgesetzes den Rechtsgrundsatz aufstellen, dass das Vorkaufsrecht des § 57 auf Tauschverträge keine Anwendung findet. Blos deshalb, weil in Abs. 3 gesagt ist, es müsse „die Absicht der Veräusserung und der angebotene Kaufpreis dem berechtigten Eigenthümer angezeigt" werden, kann auf eine vom Gesetzgeber beabsichtigte Beschränkung der in Abs. 2 gebrauchten Worte „veräussert werden soll" auf die Fälle des wirklichen Verkaufs nicht geschlossen werden.

Ebenso wenig kann aber auch der von Seydel (a. a. O., S. 259) sehr kategorisch gehaltenen Auffassung beigepflichtet werden, dass das Vorkaufsrecht keine Anwendung finde, wenn ein Theil der Bahnanlage an einen anderen Betriebsunternehmer veräussert werde, „weil in diesem Falle die bei dem Erwerbe des Grundstücks vorgelegene Zweckbestimmung noch fortdauere." Hier wird ganz übersehen, dass die „Zweckbestimmung" lediglich auf dasjenige Unternehmen gerichtet war, für welches nach § 2 des Gesetzes ein besonderes Enteignungsrecht verliehen worden ist.

Dies geht deutlich aus den Worten des Abs. 2 hervor, wonach Voraussetzung für das Vorkaufsrecht ist, dass dasjenige Grundstück, welches infolge des verliehenen Enteignungsrechts abgetreten ist, „in der Folge ganz oder theilweise zu dem bestimmten Zwecke nicht weiter nothwendig ist."

So lange nicht diesem „anderen Unternehmer" ein besonderes Enteignungsrecht verliehen ist und das Unternehmen, für welches dieses geschehen, im Wege des Planfeststellungsverfahrens oder doch mindestens „nach Befinden der zuständigen Behörde" (§ 16 des Gesetzes) die Enteignung des betreffenden Theils der Anlage nothwendig macht, diesem „anderen Unternehmer" also nicht ein besonderer Vorrechtstitel zur Seite steht, so lange behält unzweifelhaft das gesetzliche Vorkaufsrecht des Expropriaten gegenüber dem Unternehmer, dem er das Grundstückstheil abgetreten hat, volle Wirksamkeit. Denn die ursprünglich für die zwangsweise Abtretung maassgebend gewesene Zweckbestimmung steht mit dem neuen Unternehmen in gar keinem rechtlichen Zusammenhange.

Die causa possessionis spielt hiernach bei der Frage nach dem Vorkaufsrechte eine wesentliche Rolle. Dies zeigt sich insbesondere bei dem gesetzlich regulirten Verhältniss der Eisenbahnverwaltung zur Reichspostverwaltung. Durch § 7 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 und der dazu erlassenen Ausführungsverordnung ist die Eisenbahnverwaltung unter gewissen Voraussetzungen genöthigt, einen Theil ihrer Bahnhofsanlagen an die Reichspostverwaltung abzutreten. So lange es sich nur um ein Benutzungs- oder Mitbenutzungsrecht handelt, bleibt selbstverständlich die Frage des Vorkaufsrechts gänzlich unberührt. Will aber die Postverwaltung ein eigenes Geschäfts- oder Dienstwohngebäude auf bezw. an dem Bahnhofe haben, so ist die Eisenbahnverwaltung zwar verpflichtet, den hierzu erforderlichen Grund und Boden zu beschaffen, aber nur auf Kosten der Postverwaltung. Letztere hat nun ihrerseits kein Recht auf Enteignung für diesen Grund und Boden; aber ebenso wenig steht ein solches der Eisenbahnverwaltung zu, da das für die Postverwaltung erforderliche Gebäude nicht unter diejenigen Anlagen gehört, für welche nach § 23 des Enteignungsgesetzes das Enteignungsrecht gegeben ist. Wenn nun die Eisenbahnverwaltung einen Theil ihres Bahnhofsgeländes für ihre Zwecke entbehrlich macht und der Postverwaltung als Bauplatz für deren Dienstgebäude abtritt, so liegt hierin eine Veräusserung, welche nach § 57 des Gesetzes das Vorkaufsrecht in Wirksamkeit treten lässt. Dass hierdurch sehr unangenehme Kollisionen entstehen können, besonders wenn der betreffende Bauplatz aus verschiedenen Parzellen früherer Expropriaten besteht, bedarf wohl keiner näheren Beleuchtung.

Die vorstehende Rechtsausführung führt, wie darin schon erwähnt, dahin, dass das Vorkaufsrecht überhaupt dann gar nicht in Frage steht, wo es sich um eine Enteignung gegenüber dem ursprünglichen Erwerber handelt. Dass die Möglichkeit eines Enteignungsrechts gegenüber einem mit dem Enteignungsrecht bereits ausgestatteten Unternehmen an sich vorhanden und die Ausübung desselben zulässig ist, ist ein anerkannter Rechtsgrundsatz (Seydel, a. a. O., S. 19, Löbell, a. a. O., S. 26, Bering, Rechte an öffentlichen Wegen, S. 120). Wird aber von diesem Enteignungsrecht Gebrauch gemacht, so ist es gleichgültig, ob das neue Enteignungsrecht die Abtretung des Grundstückstheils im Wege des förmlichen Enteignungsverfahrens oder im Wege freier Vereinbarung herbeiführt (§§ 16, 17 des Gesetzes). Auf jeden Fall tritt hierbei das Vorkaufsrecht des ursprünglichen Expropriaten kraft der gesetzlichen Bestimmung des § 46 des Gesetzes, wonach „das enteignete Grundstück mit dem im § 44 bestimmten Zeitpunkte von allen darauf haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen frei wird, soweit der Unternehmer dieselben nicht vertragsmässig ausdrücklich übernommen hat," ausser Wirksamkeit. Es **erlischt ipso jure**, wie alle anderen privatrechtlichen, dinglichen, wie persönlichen Rechte, ohne dass es irgend einer Rechtshandlung der Betheiligten bedarf, und wird nunmehr der Inhaber des früheren Unternehmens vorkaufsberechtigt gegenüber dem Inhaber des zweiten Unternehmens. Denn es kommt für die Begründung, des Vorkaufsrechts

lediglich und allein auf die Thatsache an, dass das fragliche Grundstück dem Enteignungsrecht nach Maassgabe der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes (§§ 2, 23) unterworfen gewesen ist und dieses allein den Beweggrund zum Erwerbe gegeben hat.

Da das Gesetz dem „zeitigen" Eigenthümer des verkleinerten Grundstücks das Vorkaufsrecht zuweist, so liegt die Frage nahe, ob bei dem ursprünglichen Erwerb der Veräusserer auf das Vorkaufsrecht derart verzichten kann, dass dem späteren „zeitigen" Eigenthümer dasselbe von vornherein entzogen ist.

Die Uebernahme des Vorkaufsrechts in das neue Enteignungsgesetz beruht auf der Erwägung, dass es für Eisenbahnunternehmungen (§§ 16, 17, 19 Gesetz vom 3. November 1838) und für Bergwerke (§ 141 Berggesetz vom 24. Juni 1865) und durch § 4 des Ablösungsgesetzes vom 2. März 1850 für alle Enteignungen bereits bestehe und durch die Beibehaltung öffentliche Interessen in keiner Weise gefährdet und selbst Privatinteressen des Unternehmers nicht beeinträchtigt würden.

„Für den Eigenthümer dagegen kann dies von höchstem Interesse sein: man denke an den Fall, wo ein Garten oder Park, oder Ackerstück, oder gar auf eine lange Strecke eine Forst (etwa eine Königliche Forst) von der Eisenbahn durchschnitten und bei Verlegung dieser Eisenbahn jener lange Streifen parzellirt, vielleicht eine Kolonie darauf etablirt wird. Das Beispiel verschiedener Eisenbahnen beweist, dass die Verlegung von Eisenbahnstrecken nicht ins Bereich der blossen Vermuthungen gehört. Noch entschiedener aber tritt die Bedeutung des Vorkaufsrechts hervor, wenn es vorkommen sollte (was z. B. bei der Pommerschen Centralbahn möglicherweise der Fall sein wird), dass ein Eisenbahnprojekt aufgegeben wird, nachdem die Enteignungen bereits stattgehabt haben." (Vergl. Drucksachen des Herrenhauses von 1873/74 Nr. 108, S. 551; Löbell, Enteignungsgesetz, S. 224, 225.)

Zum § 141 des Berggesetzes heisst es in den Motiven:

„Da der Grundeigenthümer angehalten werden kann, einzelne Theile seines Grundstücks zu bergbaulichen Zwecken abzutreten, und er auch bei der freiwilligen Veräusserung unter diesem gesetzlichen Zwange steht, entspricht es der Billigkeit, die Wiedervereinigung des getheilten Grundstücks zu einem Ganzen in dem Falle zu erleichtern, wo die abgetretenen Theile für die Zwecke des Bergbaues wieder entbehrlich werden; demgemäss bewilligt § 141 dem zeitigen Eigenthümer des verkleinerten Grundstücks ein Vor- und Wiederkaufsrecht und erklärt mit Rücksicht darauf, dass ein solches Recht unter denselben Voraussetzungen den Eisenbahngesellschaften gegenüber bereits besteht, die in letzterer Beziehung maassgebenden Grundsätze auch auf den vorliegenden Fall anwendbar." — Motive, S. 85. (Vergl. Oppenhof, Allgemeines Berggesetz, S. 199, 200.)

Wenn man berücksichtigt, dass alle Faktoren der Gesetzgebung über die absolute Verwerflichkeit des in den obengenannten früheren Gesetzen zugesicherten Wiederkaufsrechts einig gewesen sind (vergl. Löbell, S. 224), so muss wohl Jeder, welcher obige Begründung der Fortdauer des Vorkaufsrechts unbefangen prüft, zugestehen müssen, dass diese Begründung eine gänzlich verfehlte, mindestens aber sehr dürftige ist, zumal dieselbe doch ebenso gut auf die Fortdauer des Wiederkaufsrechts passt, welches man allseitig für verwerflich erachtet hat.

Selbst wenn man zugeben wollte, dass dem eigentlichen Expropriaten oft daran gelegen sein kann, den ihm enteigneten, später entbehrlich gewordenen Theil des Grundstücks wieder zu erwerben, so kann dieser Umstand allein doch nicht ein Recht vindiziren, ein Vorrecht auf den Erwerb geltend zu machen, nachdem ihm der Mehrwerth des abgetretenen und der Minderwerth der zurückbehaltenen Parzelle, wie auch die Wirthschaftserschwernisse, die eine Folge der Abtretung sind, in voller Weise vergütet worden sind.

Wenn man sagt, dass dem Unternehmer es gleichgültig sein werde und könne, wer ihm das disponibel gewordene Grundstück abkaufe, so ist dies zwar richtig, aber es liegt für ihn beim Vorkaufsrecht des Eigenthümers der schwere Nachtheil in der Pflicht, mindestens 2 Monate lang auf die Erklärung des Berechtigten zu warten, während welcher Zeit die besten Konjunkturen für den Unternehmer wie für den dritten Käufer verloren gehen oder letzterer vielleicht von seinem Angebot wegen veränderter Umstände zurücktritt.

Auf die mit der Beibehaltung des Vorkaufsrechts verknüpften rechtlichen Streitfragen hat der Verfasser gegenwärtigen Aufsatzes in seinem „Enteignungsrecht" (Verlag von C. Villaret in Erfurt, 1883) bereits ausführlich aufmerksam gemacht und dabei auf die oben gestellte Frage, ob und inwieweit ein Verzicht auf das Vorkaufsrecht auf die Rechte der Besitznachfolger rechtlich wirksam ist, hingewiesen.

Es wird diese Frage von Oppenhof für das Bergrecht (a. a. O., S. 200), von Seydel für das Enteignungsgesetz (a. a. O., S. 255), wie von Eger (Enteignungsgesetz, Bd. 2) bejaht, ohne dies näher zu begründen. Nach diesseitiger Auffassung muss sie verneint werden.

Zunächst kommt hierbei das Preussische Landrecht in Betracht, welches in betreff des Wesens des Vorkaufsrechts und der Rechte und Pflichten der an demselben interessirten Personen ausführliche Bestimmungen enthält, diese aber insoweit, als das Enteignungsgesetz nicht besondere Abweichungen enthält, auch ferner maassgebend sind.

Indem das Enteignungsgesetz dem „zeitigen" Eigenthümer des Reststücks das Vorkaufsrecht verliehen hat und ihm das Recht gibt, dieses sein Recht in dem Falle, dass die vorgeschriebene Anzeige des Unternehmers unterlassen wird, gegen jeden Besitzer geltend zu machen, gibt diese gesetzliche Bestimmung in klarer Weise die Absicht zu erkennen, dass dieses Recht als ein selbständiges, mit dem Besitze des Reststücks verbundenes gesetzliches Recht des jeweiligen Unternehmers und darin bestehen soll, dass dieser „zeitige" Eigenthümer „die Befugniss hat, die von dem Unternehmer an einen Dritten verkaufte Sache unter den Bedingungen des geschlossenen Kaufs oder unter gewissen im voraus bestimmten Bedingungen käuflich zu übernehmen" (§ 568 I, 20 A. L.-R.). Dieses Recht geht daher mit dem Erwerbe des berechtigten Grundstücks auf dessen „zeitigen" Eigenthümer kraft Gesetzes über und besteht so lange, als das Gesetz nicht ausdrücklich ein anderes besagt (§ 64 Einl. z. A. L.-R.). Es unterscheidet sich von dem auf Vertrag beruhenden, den Vortheil eines Dritten in sich schliessenden Vorkaufsrechte wesentlich dadurch, dass aus einem solchen Vertrage der Dritte das zu seinem Vortheil begründete Vorkaufsrecht nur dann geltend zu machen befugt ist, wenn er dem Vertrage mit Bewilligung der beiden Hauptparteien beigetreten ist (§ 74 I, 5 A. L.-R.). Ist dies nicht geschehen, so kann der Paciscent, der sich oder dem „zeitigen" Eigenthümer ein Vorkaufsrecht vorbehalten hat, nach dem Rechtsgrundsatze:

„In der Regel kann jeder, welcher Verträge schliessen kann, auch seinem Rechte entsagen" (§ 396, I, 16)

auch mit voller Wirksamkeit dem für sich selbst oder dem späteren Eigenthümer vorbehaltenen Vorkaufsrechte ebenso gut wie den übrigen, im Vertrage sich ausbedungenen Rechten entsagen, während bei dem gesetzlichen Vorkaufsrechte die Rechtslage insofern wesentlich anders ist, als hier der Berechtigte ipso jure sein Recht erworben hat und geltend zu machen befugt ist, dieses sein besonderes Recht somit mit der Person seines Vorbesitzers in keinerlei Zusammenhang steht. Infolge dessen kann der Expropriat, indem er vertragsweise seinem Vorkaufsrechte entsagt, nur das Versprechen abgeben, von diesem Rechte in dem Falle, dass der Expropriant während der Besitzzeit des Expropriaten das ihm entbehrlich gewordene Grundstück oder Theile desselben zu veräussern beabsichtigt, seinerseits keinen Gebrauch zu machen. Tritt die Entbehrlichkeit des Grundstücks oder dieses oder jenes Theils desselben erst später ein, nachdem das Reststück auf einen

anderen Besitzer übergegangen ist, so hat jene frühere Erklärung des Expropriaten auf die Rechte des neuen Besitzers keinen Einfluss, es sei denn, dass er als Erbe des Expropriaten in dieser seiner Erbeigenschaft nach Maassgabe der gesetzlichen Vorschriften an die Verfügung des Erblassers gebunden ist.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zum Programm des Oesterreichischen Eisenbahnministers.

Der in Nr. 10 S. 92 d. Ztg. mitgetheilten Programmrede des FML. Ritter von Guttenberg ist noch dessen Schreiben an die Handels- und Gewerbekammern anzureihen, in welchem denselben die Uebernahme seines Amtes angezeigt wird. Der Minister hat darin der Versicherung Ausdruck gegeben, dass er in seiner Amtsführung „den bedeutsamen wirthschaftlichen Interessen, welche auf dem Gebiete des Verkehrslebens in die Hand der Handels- und Gewerbekammern gelegt sind", stets seine volle Beachtung zuwenden werde, und gleichzeitig die Erwartung ausgesprochen, dass er bei Erfüllung der ihm zufallenden Obliegenheiten auf die Unterstützung der Kammern werde rechnen können. Die Wiener Handelskammer hat den Minister unter Hinweis auf seine frühere fachmännische Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in warmer Weise begrüsst.

Eine gleiche Begrüssung fand von Seite des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten statt; der Minister versicherte, dass er nach wie vor ein treues Mitglied des Klubs bleiben und die Klubzeitung wohlwollend unterstützen werde. Ueber die seitens der Privateisenbahnen theils stattgefundenen, theils noch stattfindenden Begrüssungen des Ministers berichten wir demnächst.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Im Nieder-Oesterreichischen Landtage empfahl der Finanz- und Eisenbahnausschuss die von der Kommission für Wiener Verkehrsanlagen vorgeschlagenen Programmänderungen bezüglich der finanziellen Sicherstellung und des rascheren Ausbaues dieser Anlagen zur Annahme. Durch die Umgestaltung der Lokalbahnen in Hauptbahnen werde ein intensiverer Verkehr, insbesondere aber der Uebergang der Betriebsmittel von den Fernbahnen auf die Stadtbahnen ermöglicht und wird die Wienthallinie durch den Ausbau bis Hütteldorf zu einer schon in den ersten Jahren des Betriebs erträgnissreichen Linie gestaltet, endlich werde sich durch die Fortsetzung der Gürtelbahn und die Verbindung derselben mit der Wienthallinie der Personenverkehr wesentlich erleichtern und infolge dessen sich auch bedeutend erhöhen. Die finanziellen Opfer, welche das Land Nieder-Oesterreich neuerdings bringen soll, werden keine vergeblichen sein; es werde vielmehr hierdurch die Möglichkeit geschaffen, dass die Stadtbahnen in Wien früher, als es mancher glaubt, sich zu einem aktiven Unternehmen gestalten werden. Diese Programmänderungen wurden angenommen.

Im Mährischen Landtage wurde der in Nr. 6 S. 58 d. Ztg. mitgetheilte Bericht des Landesausschusses über das Kommunikationswesen genehmigt.

Ferner wurde der Resolutionsantrag des Eisenbahnausschusses angenommen: die Regierung wird aufgefordert, die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu veranlassen, die im Interesse eines volkswirthschaftlich dringendst gebotenen intensiven Betriebs der von jeder Schienenverbindung ausgeschlossenen Schächte des Rossitzer Kohlenreviers unentbehrliche Eisenbahn Tecic-Padochau noch heuer auszuführen. Die Regierung wird neuerdings ersucht, dahin zu wirken, dass die wichtige Verbindung der Mährischen Westbahn mit der Oesterreichischen Staatsbahn durch den Bau einer Bahn von Gross-Opatowitz zur Station der Staatsbahn Skalitz-Boskowitz ehestens hergestellt werde. Dieser Antrag wurde angenommen. Weiter wurden für die normalspurige Lokalbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings 20 000 fl. gegen Refundirung in Stammaktien bewilligt.

Im Schlesischen Landtage wurden der Stadt Königsberg 700 fl. für die Flügelbahnen Schönbrunn-Königsberg und Planka-Königsberg bewilligt. Für die normalspurige Lokalbahn Freudenthal-Engelsberg-Kleinmohrau wurde eine entsprechende Landessubvention in Aussicht gestellt.

Im Bukowinaer Landtage wurde der Antrag des Landesausschusses auf Gewährung einer fixen Beitragsleistung von 320 000 fl. für die Lokalbahn Kimpolung-Dorna, welche von der alten Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft unter Beitragsleistung des Staats, sowie des Landes- und des Religionsfonds projektirt wird, nach einer erregten Debatte angenommen. Es lag nämlich ein Gegenantrag vor, den Bau unter günstigeren Bedingungen der neuen Lokalbahn-Gesellschaft zu übertragen.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem Professor August Kopetzky in Brünn für eine normalspurige Lokalbahn von Walachisch-Klobouk zur Station Bilnitz-Brumov der Linie Brünn-Vlarapass der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 9 Monaten;

b) dem Dr. Ernst Till, Landesadvokaten in Lemberg für eine mit animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn in Stanislau auf die Dauer von 6 Monaten;

c) dem Kommerzialrathe und Landesadvokaten Dr. Karl Freiherrn von Offermann in Brünn für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Ungrisch-Hradisch der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Bilowitz, eventuell bis nach Brzezolup auf die Dauer von 6 Monaten;

d) dem Gemeinderathe in Mährisch-Trübau für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mährisch-Trübau der Mährischen Westbahn zur Station Zwittau der Linie Wien-Brünn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 6 Monaten;

e) der Stadtgemeinde Troppau für eine schmalspurige Lokalbahn von Troppau nach Wigstadtl auf die Dauer eines Jahres;

f) dem Grossgrundbesitzer Boguslav Ritter von Bzowski in Droginna für eine normalspurige Lokalbahn von Mszana Dolna nach Radziszow auf weitere 6 Monate;

g) dem Fabrikanten Ludwig Nairz in Triest für eine schmalspurige Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest über Opcina nach Sessana auf weitere 6 Monate;

h) dem Ingenieur Gustav Ernst in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von Chabowka bis zur Landesgrenze bei Jurgow auf ein weiteres Jahr;

i) dem Ingenieur Emil Pogorelec in Linz für eine normalspurige Lokalbahn vom Umschlagplatze am rechten Donauufer in Linz zur Station Efferding der Lokalbahn Wels-Aschach neuerlich, und zwar auf weitere 6 Monate;

k) schliesslich der Oesterreichisch-Ungarischen Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung B. Egger & Co. in Wien für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Payerbach der Linie Wien-Triest der Südbahngesellschaft nach Prein auf weitere 6 Monate.

Vergebung von Lieferungen bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das K. K. Handelsministerium hat die Privatbahnen eingeladen, diese am 1. Januar d. J. in Wirksamkeit getretenen neuen Lieferungsbestimmungen thunlichst zu berücksichtigen. Den neuen Submissionsbestimmungen der Staatsbahnen ist das Folgende zu entnehmen: Die Vergebung der Lieferungen erfolgt nach allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung im Wege beschränkter Konkurrenz mit Ausschluss der Oeffentlichkeit oder ohne Ausschreibung aus freier Hand. Hierbei sind Verbrauchsartikel in der Regel für einen einjährigen Bedarf auszuschreiben. Umfangreichere Ausschreibungen sind zur Ermöglichung der Betheiligung kleinerer Unternehmer nach Thunlichkeit zu zerlegen. Bei Lieferung von Fabrikaten kann von dem Bewerber die Namhaftmachung des Fabrikanten, von welchem er die Waare beziehen will, verlangt werden. Der Erlag von Vadien ist nur, falls es zur Sicherstellung der Offerte unumgänglich nöthig erscheint, zu fordern. Ihre Höhe soll 5 % des Werthes der Lieferung nicht übersteigen, und Lieferungen und Leistungen sind grundsätzlich an die Oesterreichische Industrie zu vergeben, und nur wenn die Lieferung oder Arbeit von den inländischen Konkurrenten nicht rechtzeitig oder nur zu unverhältnissmässig hohen Preisen bewirkt werden kann, sowie wenn der zu liefernde Gegenstand im Inlande gar nicht oder nicht in der geforderten Qualität erzeugt werden kann, dürfen ausländische Offerenten herangezogen werden. Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduktion des eigenen Bezirkes der vergebenden Staatsbahnbehörde der Vorzug zu geben.

Die Investitionen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen.

Das K. K. Handelsministerium hat den diesbezüglichen vorjährigen Erlass über Vorstellung der Gesellschaft dahin abgeändert, dass die Gesammtkosten der durchzuführenden Investitionen mit ca. 6 Millionen Gulden präliminirt werden,

für deren Bedeckung durch den anlässlich der Aufnahme der 3 % Konversionsanleihe im Betrage von 100 Millionen Mark gebildeten Investitionsfonds vorgesehen ist

Nur die Frage der Form der finanziellen Bedeckung eines Theiles der anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel ist noch offen geblieben.

Beschwerde der Privatbahnen gegen die Refaktieverordnung.

Bezüglich der unter dieser Ueberschrift in Nr. 8, S. 73 d. Ztg. mitgetheilten Beschwerde haben sich bei der Protokollerklärung die Nordwestbahn, die Südbahn und Nordbahn gegen die Eingabe ausgesprochen, weshalb weitere Schritte in dieser Angelegenheit eingestellt wurden. Die genannten Verwaltungen machten nämlich die Bedenken geltend, dass ohne ausdrückliche Zustimmung der Ungarischen Regierung eine solche Eingabe schon deshalb keinen Erfolg haben kann, weil die fraglichen Refaktiebestimmungen nur im vollständigen Einvernehmen mit den Ungarischen Bahnen festgestellt wurden, und eine Kollidirung mit den Konzessionsurkunden nicht absolut vorliegt.

Konzessionsurkunde vom 2. Dezember 1895 für die Lokomotiveisenbahn von Karlsbad an die Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt.

Das diesjährige „R.-G.-Bl." Nr. 12 und das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schiff." Nr. 11 publiziren die Konzessionsurkunde für diese Bahn. Für dieselbe wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zweck der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 2 830 000 fl. gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird. Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 119 318 fl. festgesetzt.

Von den übrigen nicht im Lokalbahngesetze enthaltenen Bedingungen sind folgende hervorzuheben: Bezüglich des Anschlusses an das Sächsische Eisenbahnnetz haben die Bestimmungen des Staatsvertrages mit der Sächsischen Regierung vom 5. Mai 1884, „R.-G.-Bl." Nr. 112 zu gelten. Für die Staatszuschüsse ist keine Einkommensteuer zu entrichten. Der Bau dieser Bahn ist längstens in 2½ Jahren zu vollenden. Die Konzessionäre bezw. die Aktiengesellschaft haben eventuell eine Kaution von 10 000 fl. zu erlegen. Schienen, Fahrbetriebsmittel und sonstige Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen. Ausnahmen kann das K. K. Handelsministerium gestatten; dasselbe kann auch die Erhöhung des Anlagekapitals für Neuanlagen bewilligen. Den Betrieb führt die Staatsverwaltung auf Rechnung der Konzessionäre. Dieselbe kann die Bahn mitbenutzen und sie, wann immer, unter den in der Urkunde bestimmten Modalitäten einlösen. Bei dem Erlöschen der Konzession tritt die Bahn ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum des Staats. Schliesslich unterliegen die von der Bahn abzuschliessenden Verträge, die Tarife und alle Leistungen dieser Bahn der Genehmigung bezw. der Beaufsichtigung der Staatsverwaltung.

Die Konzessionirung von Vizinal- (Lokal-) Bahnen in Ungarn.

Der Obergespan (Chef der Verwaltung) eines Komitates hatte die ihm verliehene Konzession für eine Vizinalbahn um theures Geld an den Vertreter einer für dieselbe sich bildenden Aktiengesellschaft verkauft. Im Abgeordnetenhause wurde infolge dessen eine Fluth von Verdächtigungen gegen solche Mitglieder der Regierungspartei erhoben, welchen im verflossenen Jahre, und zwar in allem 22 Eisenbahnkonzessionen verliehen wurden, auch dass sie unter dem Titel von Auslagen und Vorarbeiten, Finanzirung u. dergl. bedeutende Summen zum Nachtheil der projektirten Bahnen an sich bringen. Hierauf wurde unter Zustimmung der Regierung beschlossen, dass bis zu dem Zeitpunkte, da das Gesetz über Vizinalbahnen der Reform unterzogen werden wird (s. Nr. 2 S. 18 d. Ztg.), weder öffentlichen Beamten, noch Reichstagsabgeordneten eine Vorkonzession oder eine Baubewilligung für Vizinalbahnen zu ertheilen sei.

Freikartenreglement auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Der Ungarische Ministerrath hat beschlossen, dass bezüglich der Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Gewährung der Freikarten für jährliche, periodische und einzelne Reisen einheitlich geregelt werde. Infolge dieses Beschlusses ist für die Gewährung von Freikarten vom 1. Januar d. J. angefangen der Grundsatz maassgebend, dass, abgesehen von den Eisenbahnbediensteten und jenen amtlichen Organen oder anderen Personen, deren Anspruch auf Freikarten durch die bestehenden Vereinbarungen, dann für die Bediensteten der Post und der Telegraphen durch Verträge oder Verordnungen festgesetzt ist, die gebührenfreie Fahrt nur jenen Personen zu gewähren ist, welche in Angelegenheiten der Eisenbahnen, der politischen Verwaltung oder aus Rücksichten der öffentlichen Sicherheit die Bahn benutzen müssen. Es sind sonach die bisherigen Freifahrtscertifikate solcher Personen, welche den vorangeführten Berufen nicht angehören, auch nicht mehr zu erneuern. Es werden aber vom 1. Januar d. J. ab für Staatsbeamte, Reichstagsabgeordnete, Journalisten und die im Vertragsverhältniss stehenden Lieferanten und Unternehmer Jahreskarten zum Preise von 150 fl. in der I. Klasse und 120 fl. in der II. Klasse zur Benutzung auf sämmtlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen ausgefolgt. Die Familienmitglieder der bei diesen Bahnen Angestellten, sowie die Pensionisten und deren Familien geniessen die Begünstigung eines 50 % Gebührennachlasses.

Nachträglich wurde bekannt gegeben, dass die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die vorerwähnten Maassnahmen in berücksichtigungswürdigen Fällen erst mit dem 1. März d. J. in Wirksamkeit treten lassen könne, mit welchem Tage der neue Personentarif in Kraft tritt.

Die Ermittelung von Werthen für Traktionskoeffizienten bei elektrischen Strassenbahnen.

Ueber dieses Thema hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens Ingenieur Ernst Egger einen Vortrag. Einleitend erwähnte derselbe, dass über die der Berechnung des Arbeitserfordernisses elektrischer Motorwagen zu Grunde zu legenden Traktionskoeffizienten zwar zahlreiche Beobachtungen vorliegen, die jedoch in vielen Fällen zu praktischen Ergebnissen nicht geführt haben. Es ergebe sich die Nothwendigkeit, der Frage prüfend und anregend näher zu treten, unter welchen Bedingungen ein Gleiten elektrischer Motorwagen stattfinden könne. Die verschiedenen Formen, welche hierbei ins Auge zu fassen sind, lassen sich in 3 Gruppen eintheilen, nämlich in das Verhalten beim Befahren von Anhängewagen auf der Horizontalen, beim Befahren von Steigungen und endlich als prägnantesten Fall, bei Geschwindigkeitsänderungen. An der Hand eingehender rechnerischer Darstellungen gelangte der Vortragende diesbezüglich zu sehr interessanten Schlüssen, welche die bedeutende temporäre Inanspruchnahme der Krafterzeuger bei elektrischen Bahnanlagen ergaben. Im weiteren entwickelte Ingenieur Egger die Berechnungen zur Feststellung der kürzesten Zeiten und Wege, innerhalb welcher ein im Laufe befindlicher Motorwagen zum Anhalten gebracht werden könne, indem er hierbei das Verhalten der Schnellbremsen bei Bahnen mit kritischen Steigungen als wichtiges Moment bezeichnete. In betreff des Luftwiderstandes habe die Praxis noch kein endgültiges Urtheil gesprochen, doch müsse derselbe nach den bei elektrischen Bahnen gemachten Erfahrungen in wesentlich höherem Maasse berücksichtigt werden als bei Vollbahnen. Besonderes Interesse dürfte sich demnach den von der Arad-Csanader Eisenbahngesellschaft beabsichtigten Versuchen zur Einführung der elektrischen Traktion mittelst Akkumulatoren zuwenden, welche hauptsächlich dazu dienen sollen, einerseits den Luftwiderstand zu erforschen, andererseits jenes Maass der Beschleunigungsarbeiten festzustellen, welche den Akkumulatoren noch mit Sicherheit aufgebürdet werden darf. Für sehr beachtenswerth hält Redner auch die bei der von der Firma B. Egger & Co. erbauten elektrischen Lokalbahn in Gmunden angestellten Beobachtungen rücksichtlich des Traktionskoeffizienten. Seine Erwägungen über den engen Zusammenhang der elektrischen und mechanischen Erscheinungen auf dem Gebiete des elektrischen Strassenbahnwesens schloss der Vortragende mit dem Wunsche, zu weiteren und ausführlichen Versuchen und Berechnungen Anregung gegeben zu haben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der flüssige Geldstand hat in den meisten Effekten eine Kurserhöhung hervorgerufen, an welcher auch die Bahnaktien theilnahmen. Besonders gilt dies von den Böhmischen Bahnen, von welchen in erster Reihe Buschtěhrader Bahn (Lit. A 1474, Lit. B 545) für Berliner Rechnung gekauft wurden; Aussig-Teplitzer Bahn (1700) war trotz des geringen Einnahmenminus von etwa 100 000 fl. im Vorjahre und Böhmische Nordbahn (280) wegen der vorjährigen bedeutenden Mehreinnahmen begehrt. Dasselbe war der Fall mit den Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3435), Nordwestbahn (276,50), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (219,25) und Staatsbahn (367,50), die wieder von Paris gekauft wurden. Gleich blieben im Kurse die Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn (292) und Kaschau-Oderberger Bahn (194,75), während die der Elbethalbahn (278), Südbahn (100) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207) etwas matter schlossen. Gesucht waren auch die Aktien der

Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt (123,80), welche mit ihrem speziellen Zweige, das Verleihen von Wagen für den Transport von Flüssigkeiten, besonders von Petroleum, sehr gute Geschäfte macht.

Aus Italien.

Mittelmeernetz.

In der ordentlichen Hauptversammlung der Aktieninhaber für das Betriebsjahr 1894/95 wurde der Jahresbericht genehmigt und der Aktiengewinn auf 25 L. für jede Aktie festgesetzt. (Ueber Einzelheiten der Betriebsergebnisse wird noch besondere Mittheilung folgen. D. Red.)

Seitens der Regierung ist für die bis 30. Juni 1897 zu eröffnenden Neubaustrecken nach ihrer kilometrischen Länge behufs Beschaffung von rollendem und festem Betriebsmaterial ein Betrag von 1 Million Lire angewiesen.

Die bisher bestandenen besonderen Direktionen für Bahnerhaltung und -Bewachung zu Mailand bezw. die Baudirektion zu Rom sind seit 1. Januar d. J. aufgehoben und deren Beamte entsprechend ihrer bisherigen Thätigkeit vertheilt worden. Dagegen ist bei der Generaldirektion in Mailand eine neue Direktion für Bahnerhaltung und Bauten gebildet worden, welche eine technische Abtheilung für Betrieb, eine Abtheilung für festes Betriebsmaterial und ein Büreau für Neubauten enthält; ausserdem wird ihr das vorläufig noch in Rom vorhandene bisherige Neubaubüreau unterstellt, welches lediglich noch mit der Abwickelung der Verrechnungen für die zuletzt eröffneten Neubaustrecken beschäftigt ist. — Der Bearbeitung durch die neue Direktion unterstehen die laufenden Geschäftssachen des Bahnerhaltungs-, -Bewachungs- und Neubautendienstes der Betriebsdirektion I, sowie die Prüfung der Entwürfe und Vorschläge seitens der Betriebsdirektion II (Neapel), soweit sie von dieser vorzulegen sind.

Eisenbahnbrücke über die Sesia bei Vercelli.

Seitens der Provinz Novara ist diese Brücke, über welche die Provinzialstrasse Vercelli-Novara führte und der Eisenbahnverwaltung nur eine bedingte Mitbenutzung zustand, an letztere Behörde laut abgeschlossenen Vertrages vollständig abgetreten. Diese kann infolge dessen ein zweites Geleise durchführen, und es wird damit dem bisherigen Verkehrshinderniss (durch den nur einfachen Schienenstrang usw.) ein Ziel gesetzt, was auch in strategischer Hinsicht von Werth ist.

Der Bau einer neuen grossartigen Brücke für Ueberleitung der Provinzialstrasse nebst Tramlinie über die Sesia in grösserer Nähe der Stadt Vercelli wird demnächst in Angriff genommen.

Adrianetz.

Die Südbahngesellschaft hat nach Vereinbarung mit der Schlafwagengesellschaft in 2 direkte Züge zwischen Florenz und Rom Restaurationswagen mit 2. Januar d. J. eingestellt, welche ein Frühstück bezw. Mittagessen für die Reisenden herstellen. Wegen der kurzen Haltezeit auf den Bahnhöfen war diese Einrichtung gewünscht worden.

Sizilisches Netz.

Der in der Hauptversammlung verlesene Jahresbericht über die Betriebsergebnisse 1894/95 schliesst mit einem Reingewinn von 1 449 284 L. ab, deren Vertheilung nach dem Vorschlage des Verwaltungsrathes dahin genehmigt wurde, dass 72 464 L. der ordentlichen, 212 382 L. der ausserordentlichen Reserve als Rücklage zu überweisen und 1 050 000 L. als Aktienverzinsung und Dividende zu vertheilen seien, während dem neuen Jahreskonto 75 390 L. vorgetragen werden. Hiernach hat jede Aktie 32,50 L. erhalten, und zwar 25 L. als satzungsgemässen 5 % Zins und 7,50 L. als Dividende.

Trambahn Grandate-Saronno.

Der Obere Rath der Oeffentlichen Arbeiten hat die Umwandlung dieser Tramlinie in eine Eisenbahn genehmigt.

Venetianische Baugesellschaft.

Da innerhalb des Jahres 1897 die Konzessionsdauer für den Betrieb der interprovinzialen Bahnlinien Vicenza-Treviso, Padua-Bassano und Vicenza-Schio abläuft, hat die genannte Gesellschaft bei dem Ministerium auf Verlängerung der Genehmigung angetragen.

Verhinderung von Zusammenstössen.

Seit Mitte Dezember sind auf Bahnhof Settimo (Turin) im Beisein amtlicher Techniker probeweise Abschlussvorrichtungen nach System Bourré verlegt. Diese besonderen Abschlüsse, welche bei Kreuzungen, Weichen und Drehscheiben anzubringen sind, sollen das Zusammenstossen von Zügen innerhalb des Raumes der einzelnen Bahnhöfe unmöglich machen.

Aus Belgien.

Die Belgischen Staatsbahnen im Jahre 1894.

Das Anlagekapital belief sich am 31. Dezember 1894 auf 1 408 405 703,50 Frcs. und umfasste alle Ausgaben irgend welcher Art, den Bau der Bahnen, Kunstwerke, Stationsgebäude, Materialienniederlagen, Werkstätten, Lokomotivschuppen, sowie die Erwerbung der Fahr- und sonstigen Betriebsmittel, endlich den Verstaatlichungspreis der Privatbahnen. Gegen das Vorjahr ist das Anlagekapital um 24 Millionen gestiegen, davon entfallen aber nur 3,5 Millionen auf Neubaulinien, während der Rest für Verbesserung des Netzes verwendet wurde. Die Ausdehnung des Netzes ist von 3 279,529 km im Jahre 1893 auf 3 290 km im Jahre 1894, also um 20,471 km gestiegen; von den 3 290 km wurden 1 478 km zu Lasten des Staatsschatzes gebaut, ferner 1 445 km verstaatlicht, und diese werden von der Staatsbahn theils gegen einen Einnahmeantheil, theils gegen feste Pacht betrieben, während endlich 43 km Privatbahnen mitbenutzt werden. Das kilometrische Anlagekapital stellte sich auf 428 087 Frcs. und wird sich noch etwas ändern, wenn die 367 km, die noch im Besitze von Unternehmern sind, aber vom Staate ganz oder theilweise betrieben werden, endgültig vom Staate übernommen sein werden.

Die Einnahmen jeder Art beliefen sich 1894 für das Staatsbahnnetz auf 152 974 889,18 Frcs., die Betriebsausgaben auf 86 537 469,39 Frcs. und der Ueberschuss auf 66 437 419,70 Francs; letzterer ist also um 2 420 938,41 Frcs. höher als derjenige des Vorjahres. Von dem Ueberschuss sind aber zunächst 5 299 397,50 Frcs., welche an die Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen zu zahlen waren, ferner 50 449 400,64 Frcs. für Verzinsung und Tilgung des Nutzkapitals abzuziehen, so dass ein reiner Ueberschuss von 10 688 621,85 Francs verblieb. Rechnet man hierzu die Reinüberschüsse früherer Jahre, so erhält man eine Summe von 60 566 373,15 Francs; hiervon sind indessen 7 470 134 Frcs. an Ruhegehältern der Staatsbahnbeamten, die von 1844 bis Ende 1894 im allgemeinen Staatshaushalt verrechnet sind, abzuziehen, so dass sich für den Belgischen Staat aus dem Staatsbahnbetriebe im ganzen bisher ein Reingewinn von 53 096 239,15 Frcs. ergab. Das in dem Staatsbahnnetz angelegte werbende Kapital hat sich im Jahre 1894 mit 4,43 % (gegen 4,28 % im Jahre 1893) verzinst.

Von den Betriebseinnahmen verzehrten die Betriebsausgaben 56,57 % (gegen 56,04 % 1893). In den 60 Jahren, die seit dem Beginn des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1835 verflossen sind, war das Ausgabenverhältniss nur in 9 Jahren unter 50 %; in 34 Jahren schwankte es zwischen 50 und 60 %, und in 17 Jahren überstieg es 60 %.

Die Grosse Belgische Centralbahn.

Im Vordergrunde des Interesses steht gegenwärtig die voraussichtliche Verstaatlichung der Privatbahnen und besonders der Grossen Centralbahn; der „Moniteur des chemins de fer“ nimmt dies zum Anlass, die Zusammensetzung des Centralbahnnetzes und die Verstaatlichungsbedingungen für dessen einzelne Theile einer Untersuchung zu unterziehen, der wir folgendes entnehmen:

Die Gruppe der Grossen Belgischen Centralbahn ist aus folgenden Gesellschaften gebildet: 1. Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft; 2. Ostbelgische Eisenbahngesellschaft; 3. Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse und 4. Nordbelgische Eisenbahngesellschaft. Ursprünglich hatten diese verschiedene Netze ihren besonderen Betrieb, aber bald gaben die Beziehungen der Gesellschaften unter einander, sowie jeder von ihnen zu der Belgischen Staatsbahn besonders hinsichtlich der Verkehrstheilung Anlass zu Streitigkeiten. Um diesem Missstande abzuhelfen und um zugleich eine mächtige Eisenbahnverwaltung, sowie einen billigeren und besser ausgestatteten Betrieb zu schaffen, kam seinerzeit die vollständige Verschmelzung dieser Gesellschaften in Frage, aber infolge verschiedener Schwierigkeiten wurde diese Verschmelzung auf den Betrieb beschränkt, während jede Gesellschaft ihren eigenen Bestand behielt. Die Grosse Belgische Centralbahn ist also eine Genossenschaft und nicht eine Gesellschaft und wird durch die genannten 4 Gesellschaften vertreten. Auf Grund der getroffenen Abmachungen besitzen die Antwerpen-Rotterdamer und die Ostbelgische Eisenbahngesellschaft, abgesehen von den gegenüber den beiden anderen Gesellschaften und gegenüber Dritten theils einzeln, theils gemeinschaftlich übernommenen Verpflichtungen, das gesammte Vermögen der Grossen Centralbahn im Verhältniss von 0,556 für die erste und von 0,444 für die zweite.

Die Grosse Centralbahn betreibt: 1. die Linien Entre Sambre et Meuse, die der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft

gehören und deren Betrieb der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich gegen eine feste Pacht und gegen einen Antheil an den allgemeinen Reinerträgen der Grossen Centralbahn übertragen ist. 2. Die Linie Löwen-Wavre-Fleurus-Givet nebst Zweigbahnen nach Lodelinsart, welche der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft gehört. 3. Die Linie Antwerpen-Aerschot-Hasselt, welche der Nordbelgischen Eisenbahngesellschaft gehört; diese hat den Betrieb an die Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft überlassen und anstatt der Pacht eine Anzahl von deren Antheilscheinen und Schuldverschreibungen erhalten. 4. Die Linie Hasselt-Mastricht-Aachen, welche der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft gehört und deren Betrieb der Grossen Centralbahn übertragen ist. 5. Die Linie Landen-Hasselt, welche der Eisenbahngesellschaft Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt gehört; der Betrieb ist von dieser der Aachen-Mastrichter Gesellschaft und von letzterer der Grossen Centralbahn übertragen. 6. Die Linie Löwen-Herenthals, welche der Nordbelgischen Eisenbahn gehört; von dieser wurde sie der Gegenseitigen Eisenbahngesellschaft übertragen, und deren Betrieb ist an die Ostbelgische Eisenbahngesellschaft überlassen. 7. Die Linie Turnhut-Tilburg, die der Nordbelgischen Eisenbahngesellschaft gehört und von dieser der Gegenseitigen Eisenbahngesellschaft, von letzterer aber der Grossen Centralbahn übertragen wurde. Endlich 8. die Linie von Antwerpen nach der Deutschen Grenze bei Gladbach, welche der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich gehört.

Die jährliche Pacht ist für die einzelnen Linien in folgender Weise festgesetzt: 1. Die Eisenbahn Entre Sambre et Meuse wurde auf Grund des Gesetzes vom 7. März 1845 durch Vertrag vom 27. März 1845 (genehmigt durch Königlichen Erlass vom 28. März 1845) an W. P. Richards und Genossen in London und an den Bankier Tercelin-Sigart in Mons konzessionirt; diese verpflichteten sich, die Bahn auf eigene Kosten und Gefahr zu bauen und 90 Jahre lang zu betreiben; nach Ablauf der Konzession sind die Betriebsmittel nach Abschätzung durch Sachverständige vom Staate zu übernehmen, doch wird vom Werthe eine Summe von 1 500 000 Frcs. als zu den ursprünglichen Anlagekosten gehörend abgezogen. Auf Grund des Gesetzes vom 20. Dezember 1851 hat der Staat durch Vertrag vom 31. Januar 1852 (genehmigt durch Königlichen Erlass vom 4. Februar 1852) auf 50 Jahre einen Mindestzins von 4 % für 5 Millionen Francs, also jährlich 200 000 Frcs., und zwar für die Linien Walcourt-Saint Lambert, Saint Lambert-Florennes, Froidmont-Philippeville und Mariembourg-Couvin unter der Bedingung gewährleistet, dass, wenn der Reinertrag 7 % übersteigt, der Ueberschuss dem Staat als Rückzahlung seiner Vorschüsse zufällt. Durch die Konzession der Grossen Centralbahn vom 1. März 1865 (genehmigt durch Königlichen Erlass vom 8. August 1865) ist die Grundlage der Zinsengewähr in der Weise geändert, dass die den gewährleisteten Zweigbahnen zuzutheilende Ausgabe vom Jahre 1877 ab auf 40 % der Betriebseinnahme festgesetzt wurde. Durch Vertrag vom 30. März 1864 brachte die Gesellschaft den Betrieb ihrer Linien der Ostbelgischen und der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft zu, und zwar gegen eine jährliche Entschädigung von 1 035 000 Frcs., die nach dem Erlöschen der Staatsgewähr auf 885 000 Frcs. ermässigt wird; diese Summe umfasst einschliesslich 2 500 Frcs. für den Direktor eine Vergütung von 35 000 Frcs. für die Verwaltung der Gesellschaft.

Abgesehen von dieser Pacht ist die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse an den Reinerträgen der Grossen Centralbahn betheiligt; der Vertrag vom 25. März 1870, welcher die ursprünglichen Abmachungen ändert, regelt die Aufstellung der Rechnungen für diesen Zweck in folgender Weise: Die Einnahmen umfassen den Ertrag aller Linien der Grossen Centralbahn mit Ausschluss der Linie Antwerpen - Gladbach. Die Ausgaben umfassen: a) die Betriebsausgaben, die im voraus auf 52,5 % der Einnahme festgesetzt sind; b) die an die verschiedenen Gesellschaften zu zahlenden Summen; und c) die Verzinsung und Tilgung der von der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft seit 1864 verausgabten Anlagekosten; der Betrag dieser Ausgaben ist der in der Vermögensaufstellung der Grossen Centralbahn vom 31. Dezember 1868 angegebene unter Abzug einer Summe von 2 500 000 Frcs. Die Verzinsung und Tilgung der bis 31. Dezember 1870 gemachten Ausgaben sind zum Satze von 5,75 % jährlich berechnet; für die seitdem gemachten Ausgaben stellte man das wirkliche Zins- und Tilgungserforderniss in Rechnung. Von dem so festgestellten Reinertrag erhalten die Ostbelgische und die Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft zusammen vorweg 4 Millionen und von dem Ueberschuss empfängt Entre Sambre et Meuse: von den ersten 250 000 Frcs. 5 %, von den nächsten 250 000 Frcs. 10 %, von den folgenden 500 000 Frcs. 12 %, von ferneren 1 000 000 Frcs. 15 % und von einem etwaigen weiteren Betrag 20 %.

Bezüglich der übrigen Linien beträgt die jährliche Pacht: 2. für die Linie Hasselt - Aachen 650 000 Frcs., wobei etwaige Fehlbeträge der Grossen Centralbahn aus späteren Ueberschüssen zu ersetzen sind; 3. für die Linie Landen-Hasselt 50 % der Betriebseinnahme; 4. für die Linie Löwen-Herenthals 263 527 Frcs.; 5. für die Linie Turnhut - Tilburg 166 026,56 Frcs. und 6. für die Werkstätten von Löwen (Gegenseitige Eisenbahngesellschaft) 62 500 Frcs. Nach Bezahlung dieser Pachtsummen wird der verbleibende Reinertrag zwischen der Antwerpen - Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft im Verhältniss von 0,556 für die erste und von 0,444 für die zweite getheilt. Am 1. Juli 1880 übernahm der Staat die unter dem Namen Antwerpen - Rotterdamer Bahn begriffenen Holländischen Linien, und zwar Antwerpen-Moerdyck und Roosendaal-Breda; das Netz der Grossen Centralbahn ermässigte sich dadurch auf 611 km — eine Ausdehnung, die es noch jetzt besitzt. Bei Verstaatlichung der Holländischen Linien wurde bestimmt, dass der Staat an die Gesellschaft eine Jahreszahlung von 4 % des noch festzustellenden Verstaatlichungspreises und bis zur erfolgten Feststellung eine vorläufige jährliche Zahlung von 1 Million Francs, bezüglich deren jede Rückforderung ausgeschlossen ist, zu leisten hat. Am 1. Oktober 1883 schloss die Gesellschaft ihre Verstaatlichungsabrechnung mit einem Betrage von 32 782 281,03 Frcs. ab; bis jetzt aber ist die Frage noch in der Schwebe und der Staat leistet noch immer nur die vorläufige Jahreszahlung von 1 Million Francs.

Als voraussichtlicher Verstaatlichungspreis des gesammten Centralbahnnetzes darf eine Summe von etwa 265 Millionen Francs gelten, in welche sich die einzelnen Gesellschaften zu theilen haben. Von diesen scheidet zunächst die Nordbelgische Eisenbahngesellschaft ganz aus, da sie für die Aufgabe des Betriebes der Linie Antwerpen - Aerschot-Hasselt durch Antheilscheine und Schuldverschreibungen der Antwerpen - Rotterdamer Gesellschaft entschädigt ist, ihre Linien Löwen - Herenthals und Turnhut - Tilburg aber an die Gegenseitige Eisenbahngesellschaft überlassen hat. Für die letztgenannte Gesellschaft ist der Antheil nicht schwer zu berechnen; denn sie hat von der Grossen Centralbahn für die Hauptwerkstatt Löwen 58 Jahreszahlungen von je 62 500 Frcs. und für die Linie Turnhut-Tilburg 62 Jahreszahlungen von je 166 026,56 Frcs., ferner von der Ostbelgischen Gesellschaft für die Linie Löwen - Herenthals 57 Jahreszahlungen von je 263 527 Frcs. zu beanspruchen. Bezüglich der Linie Landen-Hasselt ist zu bemerken, dass deren Konzession zugleich die Linie Tournai-Jurbise, die sich bereits im Betriebe des Staates befindet, umfasst; es wäre also denkbar, dass der Staat lediglich an die Stelle der Grossen Centralbahn tritt und die Linie Landen-Hasselt auch ferner gegen einen Antheil von 50 % der Betriebseinnahme betreibt. Doch bietet auch die sofortige Verstaatlichung keine nennenswerthe Schwierigkeit, da die Einnahmen im wesentlichen bekannt sind und es nur bei den halbjährlich veröffentlichten Einnahmeberichtigungen zweifelhaft sein kann, auf welches der letzten 5 Jahre sie sich beziehen.

Für die Eisenbahn Entre Sambre et Meuse ist weder im Bedingnissheft, noch in den sonstigen Konzessionsurkunden eine Bestimmung über die vorzeitige Verstaatlichung vorgesehen; es muss also eine gütliche Vereinbarung der Parteien eintreten. Bezüglich des Antheils dieser Gesellschaft am Verstaatlichungspreis kommt in Betracht, dass die Gesellschaft zu erhalten hat: a) eine feste jährliche Entschädigung von 850 000 Frcs. während der Konzessionsdauer, also noch etwa 48½ Jahre; b) einen vom Staate bis 1893 gewährleisteten Mindestzins von 150 000 Frcs.; c) einen jährlichen Betrag von 35 000 Frcs. für Verwaltungskosten; d) einen veränderlichen Antheil an den Reinerträgen der Grossen Centralbahn mit Ausschluss der Linie Antwerpen - Gladbach, doch hat dieser Antheil bisher fast nichts ergeben; endlich e) am Ende der Konzession einen Antheil von $^{17}/_{97}$ an den Betriebsmitteln und am Zubehör der Grossen Centralbahn mit Ausschluss der Linien Antwerpen-Gladbach und Aachen-Hasselt.

Bezüglich der Aachen-Mastrichter Bahn bietet namentlich der Holländische Theil Schwierigkeiten; der Konzessionsvertrag mit dem Holländischen Staate bestimmt in dieser Beziehung folgendes: „Der Betrieb der Bahn wird der Gesellschaft während der Dauer ihres gesetzlichen Bestehens unter der Bedingung konzessionirt, dass nach 99 Jahren, während deren ihr gemäss dem Gesetz vom 19. Juni 1845 der Genuss und die Verwaltung der fiskalischen Kohlenwerke von Kerkrade übertragen sind, die Regierung das Recht zur Uebernahme der Linien nebst allem Zubehör, sowie zur Führung des Betriebes erhält. Wenn die Regierung von diesem Recht Gebrauch machen will, so hat sie ihre Absicht wenigstens ein Jahr vor Ablauf der Frist durch gerichtliche Urkunde kund zu geben; erfolgt eine solche Kundgebung nicht, so fängt ein neuer Zeitraum von 25 Jahren, während dessen sie von dem genannten Recht keinen Gebrauch machen kann, zu laufen an,

und dieser 25jährige Zeitraum erneuert sich immer wieder, falls nicht wenigstens 1 Jahr vor Ablauf der Frist die fragliche Kundgebung erfolgt. Erklärt dagegen die Regierung, von ihrem Verstaatlichungsrechte Gebrauch machen zu wollen, so hat sie der Gesellschaft alle Ausgaben zu erstatten, die für den Bau der Hauptlinie von Mastricht bis zur Preussischen Grenze gemacht sind. In den beweglichen Gütern sind die zur Personen- und Güterbeförderung dienenden Lokomotiven und Wagen jeder Art einbegriffen, vorausgesetzt, dass sie in demselben guten Zustand wie zur Zeit ihrer Erwerbung sind. Die Uebernahme der gesammten übrigen Betriebsmittel erfolgt auf Grund eines durch Sachverständige festzusetzenden Preises." Ferner ist zu bemerken, dass die Grosse Centralbahn von der Aachen-Mastrichter Bahn die Rückzahlung der jährlichen Pacht von 650000 Frcs., soweit sie durch den Reinertrag der Bahn nicht gedeckt wird, zu verlangen hat; doch kann diese Forderung nur auf spätere Ueberschüsse über diese Pacht geltend gemacht werden, und solche Ueberschüsse sind nicht zu erwarten.

Nachdem alle diese Gesellschaften ihren Antheil an der Entschädigungssumme erhalten haben, wird ein fernerer Betrag zu Gunsten der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft vorweg genommen, aus dem sie die zu ihren Lasten gestellten Anlagekosten zu decken hat. Der dann noch verbleibende Rest wird im Verhältniss von 0,556 zu 0,444 zwischen der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft getheilt, wobei letztere aus ihrem Antheil noch die Entschädigung für die Linie Löwen-Herenthals zu bestreiten hat.

Gent-Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Die Gesellschaft ist von der Regierung eingeladen worden, Vorschläge für die Verstaatlichung ihrer Bahn zu machen. Die Gesellschaft hat auf die vor 3 Jahren von ihr gemachten, vom Staate aber nicht angenommenen Vorschläge Bezug genommen. Gleichwohl ist die Erzielung eines Einvernehmens nicht ausgeschlossen, da inzwischen die 3,5 % Schuldverschreibungen in 3 % umgewandelt sind.

Mecheln-Terneuzener Eisenbahn.

Der Abschluss des Verstaatlichungsvertrages steht unmittelbar bevor.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat die Konzession für die Nebenbahn Braine l'Alleud-Wavre erhalten. Der Verwaltungsrath hat von den zum 20. November 1895 eingeforderten Bewerbungen für die Herstellung des elektrischen Betriebes auf den Linien des Centrums keine angenommen, da keine dem Bedingnissheft der Unternehmung entsprach; es wird ein zweites Ausschreiben auf neuen Grundlagen erlassen werden.

Die „Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van buurtspoorwegen" und die „Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij" sind als Unternehmer für die Unterhaltung und den Betrieb der Nebenbahn Brasschaet-Brecht bestätigt worden.

Stationseröffnung und Erweiterung.

Die Belgische Staatsbahn hat 1. zwischen der Station Looz und dem Haltepunkt Houppertingen vom 3. Januar d. J. ab versuchsweise einen Personenhaltepunkt Rullingen errichtet, 2. die Haltestelle Kemseke für alle Verkehrsarten eröffnet, 3. für Elberfeld die Errichtung einer neuen Verkehrsagentur in Erwägung gezogen.

Fahrpreisermässigungen bei den Staatsbahnen.

1. Seit 1. Januar d. J. gibt die Staatsbahn zwei neue Arten von Arbeiter-Zeitkarten aus. Die erste Art ist für eine einfache Reise täglich gültig und für Arbeiter bestimmt, die in einer ihrem Wohnort benachbarten Ortschaft arbeiten und die Eisenbahn nur einmal täglich, Abends oder Morgens, benutzen können. Die zweite Art ist für eine wöchentlich einmalige Hin- und Rückreise gültig und für Arbeiter bestimmt, welche sich am Montag Morgen zur Arbeit begeben und am Sonnabend Abend nach Hause zurückkehren. Die Preise dieser Zeitkarten sind ausserordentlich herabgesetzt.

2. Durch Königlichen Erlass vom 28. Dezember 1895 ist den Mitgliedern des Generalkommissariats der Regierung, des Kommissariats der Belgischen Abtheilung, des Kommissariats der ausländischen Abtheilungen bei der Brüsseler Ausstellung von 1897 und den Verwaltungsräthen der Aktiengesellschaft Brüssel-Ausstellung für die ganze Dauer ihres Amtes auf die gewöhnlichen Zeitkartenpreise der Staatsbahnen eine Ermässigung von 50 % gewährt worden. Eine Ermässigung von 50 % auf den Preis der einfachen Fahrkarten wird den Büreaumitgliedern des Belgischen Ausschusses, ferner des Belgischen, sowie des internationalen Presseausschusses, endlich den Preisrichtern der Belgischen Abtheilung bewilligt.

Strassenbahnen.

1. Die Lütticher Strassenbahngesellschaft vertheilt für das Jahr 1894/95 einen Gewinn von 30 Frcs. an die Antheilscheine und von 10 Frcs. an die Genussscheine.

2. Auf den Brüsseler Strassenbahnen haben bezüglich der elektrischen Linien die Wagen vom 15. Dezember 1895 ab zum Absetzen von Fahrgästen nur an den durch Tafeln bezeichneten Haltestellen zu halten, während das Aufsteigen überall erfolgen kann.

Der Seekanal Brügge-Heyst.

Da Antwerpen, das 90 km vom Meere entfernt liegt, eben wegen dieser Entfernung nicht mehr die gewünschten Eigenschaften besitzt, um den Anforderungen des Schnelldampferverkehrs zu genügen, musste man sich entschliessen, einen unmittelbar an der Küste gelegenen Hafen für diesen Zweck auszubauen. Die Wahl fiel auf den Hafen Heyst, der zwischen der Scheldemündung und Blankenberghe am Ausgang des Brügger Kanals liegt, eine Tiefe von 8 m erhalten, mit vorzüglichen Umladevorrichtungen versehen und durch Einlegung von Schnellzügen mit dem Hinterland in bessere Verbindung gebracht werden soll. Zugleich wird der Brügger Kanal für grosse Seeschiffe umgebaut und die alte Handelsstadt Brügge mit einem leistungsfähigen Hafen ausgestattet werden. Die Gesammtkosten sind auf 128000000 Frcs. veranschlagt, von denen zunächst der Staat 28000000, die Stadt Brügge 10000000 Frcs. vorweg zu tragen haben. Zum Bau sowie zur Verwaltung, Unterhaltung und zum Betrieb des Kanals, der Häfen und Nebenanlagen hat sich im Dezember 1895 die Compagnie des installations maritimes de Bruges, die bis zur Höhe von 6900000 Frcs. zu den Baukosten beitragen wird, gebildet. Das Gesellschaftskapital von 9000000 Frcs. zerfällt in 9000 Vorzugs- und 9000 Stamm-Antheilscheine; letztere hat sämmtlich die Stadt Brügge gezeichnet. Zu den Hauptzeichnern der Vorzugs-Antheilscheine gehören die Westflandrische Eisenbahngesellschaft, der Französische Unternehmer L. Coiseau, dem die Bauarbeiten übertragen sind, und der Brücken- und Strasseningenieur Cousin, der mit Coiseau zusammen arbeitet. Die Gesellschaft wird ausserdem ermächtigt werden, Schuldverschreibungen auszugeben. Von dem nach Bestreitung der Unkosten, nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und nach Deckung sonstiger Lasten verbleibenden Reinertrag fliessen zunächst 5 % in die gesetzlichen Rücklagen; von dem verbleibenden Betrag werden die Vorzugs-Antheilscheine innerhalb 65 Jahren getilgt und dann an sie ein Gewinn bis zu 5 % vertheilt. Von dem Rest fliessen 10 % dem Verwaltungs- und Aufsichtsrath zu und fernere 5 % können vom Verwaltungsrath zu persönlichen Gewinnantheilen bestimmt werden. Von dem dann noch verbleibenden Rest erhalten die Vorzugsantheile drei Viertel, die Stamm-Antheilscheine ein Viertel.

Aus Frankreich.

Die Pariser Stadtbahn.

Der mit Prüfung der Stadtbahnfrage betraute Ausschuss des Pariser Gemeinderathes trat am 8. Januar d. J. zusammen, prüfte die ihm vorliegenden Entwürfe, fasste aber zunächst nur mit 18 gegen 5 Stimmen den grundsätzlichen Beschluss, dass die Eisenbahn, die das Wesen eines städtischen Netzes erhalten soll, schmalspurig gebaut und für elektrischen Betrieb eingerichtet werde, damit nicht die Eisenbahngesellschaften ihre Wagen darauf verkehren lassen können. Die Richtungslinie ist in folgender Weise in Aussicht genommen: 1. eine Ringlinie, welche möglichst der Linie der alten Boulevards theils in Schienenhöhe, theils im offenen Einschnitt folgt, während unterirdische Strecken so viel wie möglich vermieden werden sollen; 2. eine nordwestöstliche Querlinie mit Führung durch die Réaumurstrasse, den Schwerpunkt des Pariser Bebauungsplanes; 3. eine nordsüdliche Querlinie, über die noch nichts weiter beschlossen ist. Im Hinblick auf diese allgemeinen Gesichtspunkte hat nunmehr der Stadtbaudirektor die Entwürfe auf ihre Ausführbarkeit, sowie auf die Möglichkeit, den Wünschen der Regierung nach Verlängerung der Moulineauxlinie bis zum Orléans-, Lyonner und Vincenner Bahnhof gerecht zu werden, zu prüfen. Jeden direkten Anschluss des Stadtbahnnetzes an die Linien der grossen Gesellschaften hat dagegen der Ausschuss verworfen. Schliesslich wurde noch mit 14 gegen 11 Stimmen beschlossen, dass die Stadtbahn von der Stadt gebaut und der Betrieb an eine Pachtgesellschaft überlassen werden soll.

Die Anlagekosten der Sceauxlinie.

Nach der allgemeinen Aufstellung der Orléansbahn sind für die Verlängerung der Sceauxlinie bis zur Soufflotstrasse (2,115 km) 8 800 000 Frcs., also 4 065 000 Frcs. für 1 km an Anlagekosten erforderlich gewesen. Davon wurden für allgemeine Unkosten und Personalausgaben 760 000 Frcs., für den Grunderwerb für den Endbahnhof allein 1 460 000 Frcs. verwendet. Der Unterbau erforderte 5 500 000 Frcs., davon 3 640 000 Frcs. für Erdarbeiten, Kunstbauten und Brückenbelag, 400 000 Frcs. für Abzugsröhren, Wasser-, Gas-, Telegraphen- und Fernsprechleitungen, 500 000 Frcs. für die Befestigung älterer gepflasterter Strassen und der Rest für vorläufige Herstellung von Wegen während des Baues, für Wiederherstellung der Chausseen, Fussgängerwege, Anpflanzungen, für Schutzmaassnahmen bezüglich der Sternwarte usw. Der Oberbau (Geleise, Signale, Herstellung der Gebäude, Fussgängersteige und Büreaus) erforderte 740 000 Frcs.; endlich die elektrischen Anlagen (Beleuchtung, Kraftübertragung usw.) beanspruchten 340 000 Frcs.

Strassenbahnen von Saumur.

Die Stadt Saumur ist durch Verordnung ermächtigt worden, gemäss dem Gesetze vom 11. Juni 1880 und den Konzessionsbedingungen für die Vollendung und den Betrieb des Strassenbahnnetzes von Saumur und Umgegend, das durch Verordnung vom 9. Januar 1883 für gemeinnützig erklärt und durch Vertrag vom 14. November 1895 der Französischen Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen weiter übertragen ist, Vorsorge zu treffen. Der Staat überlässt der Stadt unentgeltlich die auf der alten Linie bereits ausgeführten Arbeiten nebst den beschafften Materialien.

Auslegung der Verträge von 1883.

Nach den Verträgen von 1883 sind für die Linien des sogenannten dritten Netzes der Unter- und Oberbau vom Staate herzustellen, während die Gesellschaften, abgesehen von der Beschaffung des Fahrparks, 25 000 Frcs. für 1 km beizutragen haben. Neuerdings sind Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob der Oberbau auch die Hauptwerkstätten für die Fahrbetriebsmittel umfasse und ob demnach die Ausgaben für Bau und Vergrösserung der Hauptwerkstätten dem Staate zur Last fallen. Der Staatsrath hat nunmehr entschieden, dass diese Ausgaben von den Gesellschaften zu tragen sind und zu den Ausgaben für Ergänzungsbauten gehören.

Zuständigkeit des Französisch-Spanischen Grenzbahnhofs Hendaye.

Ein Spanischer Lederhändler in Tolosa sandte an einen Französischen Vermittler in Hendaye eine Ladung Leder, das beschädigt ankam. Der Empfänger verklagte die Nordspanische Eisenbahngesellschaft vor dem Handelsgericht in Bayonne; dieses wurde aber von der Gesellschaft als unzuständig abgelehnt und, da das Gericht in anderem Sinne erkannte, die Sache von ihr vor das Berufungsgericht in Pau gebracht. Die Gesellschaft machte geltend, dass der Französisch-Spanische Vertrag von 1864 die Spanische Bahn in der Einbildung bis Hendaye verlängert habe und dass demzufolge das Gericht von San Sebastian zuständig sei; überdies sei der Vertrag ausschliesslich zwischen ihr und dem Auftraggeber, die beide Spanischer Nationalität seien, abgeschlossen und damit die Zuständigkeit der Französischen Gerichte ausgeschlossen. Der Kläger wandte ein, dass der Vertrag von 1864 die Landeshoheit beider Staaten in keiner Weise geändert, sondern ausdrücklich die Zuständigkeit der Spanischen und Französischen Gerichte für Vorkommnisse ihres Bezirks vorbehalten habe. Ueberdies habe der Aufgeber mit der Gesellschaft im Interesse eines Französischen Kaufmanns verhandelt und dieser habe gegen die Gesellschaft für die Ausführung des Vertrages ein persönliches und direktes Klagerecht; nach Art. 15 des bürgerlichen Gesetzbuches können Franzosen die Ausländer auch dann vor den Französischen Gerichten belangen, wenn es sich um Verpflichtungen, die im Auslande abgeschlossen sind, handelt. Das Berufungsgericht hat sich den Ausführungen des Klägers angeschlossen und sich für zuständig erklärt; doch wird die Angelegenheit, die auch mit Rücksicht auf die Deutschen Grenzbahnhöfe von Wichtigkeit ist, noch den Kassationshof beschäftigen.

Betreten der Bahnanlagen durch Postbeamte.

Nach Art. 61 der Verordnung vom 15. November 1846 ist jeder nicht zum Eisenbahndienste gehörigen Person verboten, die Eisenbahnanlagen zu betreten, dort zu verkehren oder sich aufzustellen. Seit einigen Jahren haben die Eisenbahngesellschaften gleichwohl einer gewissen Anzahl von Beamten verschiedener Verwaltungen, sowie anderen mit besonderen Arbeiten betrauten Personen direkt die Genehmigung ertheilt, auf dem Geleise zu Fuss zu verkehren. Dieses Verfahren ist nicht vorschriftsmässig und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahngesellschaften neuerdings daran erinnert, dass die Aufsichtsbehörde allein das Recht zur Ertheilung solcher Erlaubnissscheine hat, nachdem sie von den Aufsichtsstellen ein Gutachten darüber, ob die Anträge besondere Fälle oder allgemeine Verhältnisse betreffen, eingeholt hat. Eine Ausnahme von dieser Regel erscheint indessen dem Minister zu Gunsten der Postbeamten zulässig, da sie behufs Beschleunigung ihres Dienstes ein grosses Interesse am Betreten der Eisenbahngeleise haben. Der Minister hat demnach durch Rundschreiben vom 30. Dezember 1895 die Eisenbahnverwaltungen ermächtigt, den Postbeamten wie bisher direkt Erlaubnissscheine zum Betreten der Geleise auszustellen. Diese Erlaubnissscheine sind von dem Dienstvorstand, der den Antrag gestellt hat, gegenzuzeichnen und werden auf Gefahr des betreffenden Postbeamten bewilligt; dieser hat sich den getroffenen Vorsichtsmaassregeln anzupassen, ohne dass die Gesellschaft für etwa vorgekommene Unfälle haftbar gemacht werden kann.

Versetzung der Staatsbahnbeamten in den Ruhestand.

Die Verpflichtung zur Versetzung in den Ruhestand nach Erreichung eines gewissen Lebensalters ist in den meisten Zweigen des Staatsdienstes eine streng durchgeführte Regel. Nachdem durch Verordnung vom 10. Dezember 1895 das Staatsbahnnetz durch ein engeres Band an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten geknüpft ist, musste die Anwendung einer ähnlichen Regel für die Beamten dieses Netzes die Folge sein. Eine am 19. Januar d. J. veröffentlichte Verordnung bestimmt daher folgendes: „Zum Uebertritt in den Ruhestand sind unter den in der Verordnung vom 13. Januar 1883 festgesetzten Bedingungen verpflichtet: 1. Die Oberbeamten und Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung nach Art. 4 der Verordnung vom 10. Dezember 1895 zur Zuständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten gehört, sobald sie das 65. Lebensjahr zurückgelegt haben; 2. die Beamten der Staatsbahnen, deren Ernennung zur Zuständigkeit des Staatsbahndirektors gehört, sobald sie das 62. Lebensjahr zurückgelegt haben."

Fahrpreisermässigung für Volksschullehrer und Lehrerinnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte die Eisenbahngesellschaften darauf aufmerksam gemacht, wie vortheilhaft es sein würde, wenn die Ausgabe der Fahrkarten zum halben Tarif an Lehrer und Lehrerinnen vereinfacht würde. Er hatte besonders eine Einrichtung empfohlen, nach der den Lehrern und Lehrerinnen jährlich ein vom Schulinspektor unterzeichneter dauernder Ausweis ausgestellt und mit der Photographie des Inhabers versehen wird, während gegen Vorzeigung dieses Ausweises jederzeit die Fahrkarte zum halben Tarif ausgestellt werden soll. Die Eisenbahngesellschaften sind der Ansicht, dass ein derartiges Verfahren noch mehr Betrügereien im Gefolge haben werde, und haben deshalb dem Ansuchen des Ministers nicht entsprochen. Dagegen hat der Staatsbahnausschuss beschlossen, das vorgeschlagene Verfahren einzuführen.

Zusammenstellbare Rundreisen.

Um schweren Missbräuchen, die mit der seit 20. Juni 1889 in Kraft getretenen Einrichtung der zusammenstellbaren Rundreisen getrieben wurden, vorzubeugen, schlugen die Eisenbahngesellschaften am 28. Februar 1895 eine neue Fassung des betreffenden Tarifs vor, die aber nur in einem Punkte vom Landes-Eisenbahnrath gutgeheissen wurde. Die Gesellschaften wurden davon durch Ministerialerlass vom 19. August 1895 verständigt und zugleich zu erneuter Prüfung der Frage aufgefordert. Am 20. Dezember 1895 reichten die Eisenbahngesellschaften einen neuen Bericht ein, in dem sie theils das Gutachten des Eisenbahnraths bekämpften, theils die früheren Maassnahmen abschwächten. Der Streit bezieht sich nach dem „Journal des transports" auf folgende Punkte:

Nach dem gegenwärtigen Tarif kann der Reisende unterwegs an einem bestimmten Punkte Aufenthalt nehmen und von diesem Punkte aus auf die dort mündenden Linien Ausflüge machen. Nach dem vorgeschlagenen Tarif kann der Reisende nur einmal nach dem Ausgangspunkt und nach Paris zurückkehren; aber die Gesellschaften wollen zulassen, dass der Reisende von irgend einem anderen Punkt der Rundreise aus verschiedene Zweigbahnen benutze; denn die Gesellschaften wollen lediglich verhindern, dass sich die Reisenden missbräuchlich Rückfahrkarten von Paris aus zu ermässigten Preisen und mit sehr langer Gültigkeitsdauer zusammenstellen. Die in der ersten Fassung vorgesehene Beschränkung der Ausgangspunkte von Ausflügen auf 22 wenig bedeutende Stationen ist also aufgehoben.

Ferner hatten die Gesellschaften die Aufenthaltspunkte auf je zwei für 100 km beschränkt und den Aufenthalt auf nicht vorgesehenen Stationen mit einem Zuschlag von 0,50 Frcs. belegt; die Statistik hatte nämlich ergeben, dass durchschnitt-

lich kaum zwei Aufenthalte auf 100 km genommen werden. In dieser Maassregel sahen die Gesellschaften das Mittel, um den Ausflüglern gewissermaassen Schritt für Schritt zu folgen, sie wie gewöhnliche Reisende zu überwachen und sie zu verhindern, mit demselben Ausweis mehrere Reisen zu machen. Diese Maassregel würde den Gesellschaften auch das Recht geben, die Ansprüche der Reisenden, welche sie gegenwärtig bei Zugverspätungen an einer Zweigbahn erheben können, zurückzuweisen. Der Eisenbahnrath hat indessen der Beschränkung der Aufenthalte nicht zugestimmt; die Gesellschaften haben daher unter dem Vorbehalt darauf verzichtet, dass der Reisende auf Stationen, auf denen ein Aufenthalt nicht vorgesehen ist, bei Ankunft des Zuges seinen Fahrschein dem Stationsvorsteher vorzuzeigen hat. Das Recht der Reisenden, auf ausländische Linien überzugehen, bleibt bestehen; denn der Tarif sieht ausser der geschlossenen Rundreise noch Strecken, die in beiden Richtungen befahren werden können, vor.

Die Hauptänderung besteht in der Ausgabe der Fahrscheinhefte. Bisher hatte der Reisende den Fahrschein lediglich beim Betreten des Wartesaals oder Bahnsteigs zur Durchlochung vorzulegen; nunmehr hat der Reisende sein Heft am Schalter vorzulegen, der Einnehmer löst den betreffenden Fahrschein aus und stellt dafür eine gewöhnliche Fahrkarte aus. Die Gültigkeitsdauer konnte bisher gegen einen Zuschlag von 10 % des Gesammtpreises um die Hälfte und gegen einen Zuschlag von 20 % um 30 Tage verlängert werden; die beabsichtigte Aenderung dieser Bestimmung wurde vom Eisenbahnrath nicht befürwortet und von den Gesellschaften fallen gelassen. Bei Bestellung des Fahrscheinhefts hinterlegen jetzt die Reisenden 10 Frcs., die auf den Gesammtfahrpreis angerechnet werden; künftig soll die Rückgabe dieser 10 Frcs. nur erfolgen, wenn der Umschlag in einer bestimmten Frist (8 bis 16 Tagen) wieder abgeliefert wird. Bisher kann das Gepäck entweder nach dem Endpunkt des einzelnen Fahrscheins oder nach dem endgültigen Reiseziel abgefertigt werden; die Absicht der Gesellschaften, letztere Möglichkeit zu beseitigen, ist vom Eisenbahnrath nicht gutgeheissen worden.

Personalnachrichten.

Durch Beschluss des Verwaltungsraths der Orléansbahn vom 27. Dezember 1895 ist das Amt eines Baudirektors (directeur des travaux) vom 1. Januar d. J. ab aufgehoben worden. Der bisherige Baudirektor Rougier ist demnach in den Ruhestand getreten und zum Ehren-Baudirektor ernannt worden. Der Oberingenieur, der Oberingenieur-Stellvertreter und der Hauptingenieur für Bahnerhaltung (ingénieur en chef, ingénieur en chef adjoint und ingénieur principal de la voie) erhalten nunmehr den Titel als Oberingenieur, Oberingenieur-Stellvertreter und Hauptingenieur für Bahnerhaltung und Bauten (voie et des travaux).

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonie Südaustralien.

Von H. Greffrath.

In der Kolonie Südaustralien mit einer Bodenfläche von 984 001 qkm wurde die erste 10,86 km lange Pferdeeisenbahn, welche das Städtchen Goolwa am Murray River, 11 km von dessen Mündung, mit Port Elliott verbindet, im Mai 1854 und die erste 12 km lange Lokomotivbahn von der City of Adelaide nach Port Adelaide am 21. April 1851 eröffnet. Der Weiterbau von Bahnen ging in den nächsten Jahren nur langsam von statten. Im Jahre 1866 war ihre Kilometerzahl auf 90, in 1870 auf 214, in 1875 auf 310, in 1880 auf 1 073, in 1885 auf 1 710, in 1890 auf 2 591, in 1892 auf 2678 und in 1894 auf 2771 km gestiegen. Am 18. Juli 1894 wurde die letzte, 90 km lange Bahn von dem kleinen Orte Blyth nordwärts nach der Stadt Gladstone, mit Zweigbahn nach dem Flecken Snowtown, eröffnet und hatte 213 665 £ zu bauen gekostet. Die Gesammtlänge aller Bahnen von 2 771 km vertheilt sich auf 4 Spur-„Systeme". Auf das Midland-System entfallen 382 km, auf das südliche 406 km, auf das nördliche 1 635 km und auf das südöstliche 348 km. Auf den beiden ersteren Systemen ist durchweg die breite Normalspur von 1,60 m eingeführt, auf den beiden letzteren dagegen überall die schmale von 1,06 m. Südaustralien hatte bis Ende 1894 auf den Bau von Eisenbahnen die Gesammtsumme von 12 407 210 £ verausgabt, welche, mit Ausnahme von aus der allgemeinen Revenue entnommenen 461 862 £, auf dem Londoner Geldmarkte geliehen wurden. Die Englische Meile (= 1 609,72 m) hatte mithin durchschnittlich 7 205 £ zu bauen gekostet. Weitere Bahnen sind zur Zeit nicht in Bau gestellt. Auch die Kolonie Südaustralien leidet unter der finanziellen Depression, welche seit einigen Jahren in Australien herrscht, und kann seine hohe Staatsschuld von 22 306 500 £ bei einer Bevölkerung von erst 341 978 Seelen nicht noch erhöhen.

Die Einnahme aus den Bahnen im Jahre 1894 belief sich auf 985 955 (— 69 440) £. Es wurden 3 483 504 (— 240 184) Englische Meilen zurückgelegt und pro Meile durchschnittlich 67,93 (— 0,09) d. vereinnahmt. Es waren 292 Lokomotiven, 326 Passagier- und 6 082 Güter- und Viehwagen im Gebrauch. Die Betriebskosten des Jahres erforderten 565 112 (— 44 107) £ oder 57,32 % der Einnahme. Der Reingewinn von 420 843 £ verzinste das Anlagekapital mit 3,39 % (— 0,33 % gegen das Vorjahr). Dies Resultat konnte nur durch äusserste Sparsamkeit erreicht werden.

Die projektirte Grosse Nordbahn, welche von Port Augusta, an der Spitze des Spencer-Golfes, aus durch Centralaustralien nach der Nordküste laufen soll, ist erst in der Länge von 668 km bis Angle Pol fertig, so dass noch eine Lücke von rund 1 800 km zu überbauen bleibt. Die Einnahme aus dieser Bahn auf ihrer oberen Strecke deckt nicht die Betriebskosten und die Fahrten wurden deshalb auf zwei oder drei in der Woche beschränkt. Der Weiterbau ist sistirt. Der sandige Boden des Landes eignet sich, abgesehen von der Wasserarmuth, meistentheils auch nicht für Viehzucht, und die Hoffnung auf Entdeckung werthvoller Mineralien hat sich nicht realisirt. Die rentabelste unter allen Bahnstrecken der Kolonie ist die 232 km lange Bahn, welche sich auf der Station Petersburg von der Nordbahn abzweigt und in nordöstlicher Richtung in die reichen Silberminen der Barrier Ranges an der Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales läuft.

Das sogenannte centrale Nordterritorium, welches zur Zeit unter der Administration der Kolonie Südaustralien steht, besitzt eine 237 km lange schmalspurige Eisenbahn. Sie verbindet Port Darwin an der Nordküste mit dem südwärts gelegenen Goldfelde am Pine Creek und hat 1 158 952 £ zu bauen gekostet. Die Einnahme in 1894 ergab aber nur 16 193 £ gegen Betriebskosten von 11 401 £, so dass zur Verzinsung des Anlagekapitals nur 4 792 £ oder 0,41 % verblieben.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Januarsitzung des Vereins, in welcher Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert den Vorsitz führte, sprach der Chefingenieur der North River Comp. in Newyork, Herr Gustav Lindenthal aus Newyork, über den Bau einer Brücke über den Hudson. Die geplante Brücke würde die grösste Brücke auf der ganzen Erde werden, weil die Verkehrsanforderungen, denen das Bauwerk genügen soll, sich zur Zeit an keiner Stelle in gleichem Maasse wieder finden. Newyork liegt bekanntlich auf einer Insel, welche im Westen vom North River, im Osten vom East River und im Norden vom Harlem River begrenzt wird. Auf dieser Insel wohnen 1 800 000 Menschen. In Brooklyn, jenseits des East River, wohnen 1 250 000 und am anderen Ufer des North River 500 000 Seelen, es sind also 3 bis 4 Millionen Menschen in Newyork und seinen angrenzenden Städten ansässig. Der North River hat den grössten Flussverkehr der Welt zu vermitteln. 13 Bahnen mit 34 Geleisen endigen am Ufer des North River, und deren gewaltiger Verkehr mit Newyork ist auf einen Fährdienst angewiesen. Nur eine Bahn führt von Norden her nach Newyork hinein. Um einen sicheren Verkehr am North River von Ufer zu Ufer zu erzielen, hat man einen Tunnelbau begonnen. Dreimal hat das Tunnelunternehmen fallirt bezw. haben die Konzessionäre gewechselt, aber der Tunnel ist zu zwei Drittel fertig, und es wird nicht bezweifelt, dass er auch gänzlich vollendet werden wird. Der Tunnel wird aber den Verkehr auch nicht bewältigen können. Alljährlich passiren den North River 85 000 000 Menschen, 1 500 000 Eisenbahnwagen auf Fährschiffen; denn die Fracht von 15 bis 16 Millionen Tonnen verbraucht Newyork allein. Der Verkehr steigt von Jahr zu Jahr um 4 bis 5 Millionen Reisende. Newyork bekommt seine Lebensmittel über den Fluss. Bei solchen Zahlen ist es erklärlich, dass schon frühzeitig Brückenbauprojekte aufgetaucht sind. Zu einer Zeit, als der Fluss überhaupt noch nicht vermessen war, beschäftigte man sich schon mit dem Projekt einer hölzernen Bogenbrücke, und später arbeitete der Erbauer der Brooklyner Brücke, Röbling, ein Projekt aus, welches die Gründung eines Pfeilers im Flussbett zur Voraussetzung hatte. Im Fluss ist aber fester Baugrund nicht zu finden, das Projekt behielt nur akademischen Werth. Als das Röbling'sche Projekt aufgegeben war, kam das Tunnelprojekt zur Ausführung, über dessen derzeitigen Stand oben gesprochen ist.

Der Vortragende hat eine Brücke entworfen, welche in einer grossen Spannweite den Fluss überschreiten soll, einer Spannweite, welche doppelt so gross ist als die der East Riverbrücke. Herr Lindenthal will über seine Brücke 8 Geleise führen, da aber die schnelle Verkehrszunahme Erweiterungen mit Sicherheit voraussetzen lässt, so ist in Etagenhöhe über der Brückentafel der Einbau einer Konstruktion zur Aufnahme von 6 weiteren Geleisen in Aussicht genommen. Der elektrische Betrieb ist vorgesehen. Wie schnell übrigens in

Amerika die grössten Brückenbauwerke durch die Verkehrsanforderungen in ihrer Leistungsfähigkeit überholt werden, beweist u. a. die East Riverbrücke. Diese ist bei ihrer Breite von 80 Fuss für den Verkehr unzureichend geworden und werden bereits neue Brücken über den East River gebaut. Für die geplante neue Brücke liegen die behördlichen Genehmigungen zwar vor, doch sind für den Brückenbau Staatsmittel nicht zu erhalten, vielmehr bleibt die Ausführung ausschliesslich dem Privatkapital vorbehalten. Die Bauart der Brücke wird die übliche der Kabel-Hängebrücken. Die Thürme sind von Stahl gedacht. Die mittlere Spannweite wird 1 000 m, die Endspannweiten werden 600 m betragen. Für die gewaltigen Kabel sind 46 000 t Draht erforderlich. Es sollen die zu den einzelnen Drahtlitzen zu verwendenden Drähte 4,5—5 mm Durchmesser erhalten. Besonders zeitraubend wird das Spinnen der 4 grossen Kabel werden, von denen jedes einzelne 4 500 Drähte erhalten wird. Nach näherer Angabe werthvoller technischer Einzelheiten über die Fundirung und die Montage der Brücke gibt der Vortragende einige Angaben über die muthmaasslichen Baukosten. Der Brückenbau an sich, doch ohne die Zulaufviadukte, ohne die Geleis- und Bahnhofsanlagen für den Weg bis zur Brücke und von der Brücke bis in die Stadt, wird zu 21 Millionen Dollar geschätzt. Die Brooklynbrücke hat 5,6 Millionen, die Forthbrücke 9 Millionen Dollar gekostet. Das ganze Ueberbrückungsprojekt wird 100 Millionen Dollar betragen. Auf die Brücke allein entfällt also noch nicht ein Viertel des Geldbedarfs. Die Bauzeit kann 4 Jahre betragen.

Nach Beendigung des mit Beifall aufgenommenen Vortrages gab Herr Professor Goering eine Mittheilung über eine neue Geleislegemaschine, welche bei dem Bau der Kleinasiatischen Bahnen Verwendung findet und welche es ermöglicht hat, 45 km Geleis in einem Monat zu verlegen.

In üblicher Abstimmung werden als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Regierungs-Baumeister Irmisch, D. Meyer und Quandt, Eisenbahn-Bauinspektor Schlepp, als ordentliches auswärtiges Mitglied Herr Baurath Loycke in Schwerin.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nachbarverkehr, Mitteldeutsch-Linksrheinischer und Linksrheinisch-Hessischer Verkehr. Am 1. Februar d. J. wurde die zwischen den Stationen Cattenes und Hatzenport gelegene Haltestelle Loef des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewichte von höchstens 150 kg eröffnet und in die Tarife für die obengenannten Verkehre einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Cattenes zu Grunde gelegt.

Köln, den 4. Februar 1896. (269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Hostenbach Bhf. als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 (für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II nach Altmünsterol Grenze und Basel) und 8 (für Eisenerz und Schlacken etc. zum Hochofenbetrieb) unseres Binnen-Gütertarifs Theil II vom 1. Juni 1895 aufgenommen.

Näheres bei unserem Tarifbüreau.

Strassburg, den 31. Januar 1896. (270)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch - Linksrheinischer Gütertarif. Am 1. Februar d. J. ist die Haltestelle Loef zwischen den Stationen Cattenes und Hatzenport für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewichte von höchstens 150 kg eröffnet worden.

Der Frachtberechnung werden die um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Cattenes zu Grunde gelegt.

Köln, den 3. Februar 1896. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Für Pflasterstein- und Kleinschlag-Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Renzendorf nach Giessen und Fulda und darüber hinaus tritt bis Ende Februar 1897 eine Frachtermässigung von je 3 *M.* ein, sofern bis dahin in der einen oder anderen Richtung nachweislich mindestens 100 Sendungen zur Beförderung gelangt sind.

Giessen, den 1. Februar 1896. (272)
Gr. Direktion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Theil II, Heft 4, erste Abthl., der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr der Seehäfen mit der Ostschweiz) erscheint am 1. März 1896 der 2. Nachtrag. Derselbe enthält Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehre mit der Station Einsiedeln der Schweizerischen Südostbahn und Frachtsätze für Reis im Verkehre mit der Station Kemptthal der Schweizerischen Nordostbahn.

Karlsruhe, den 29. Januar 1896. (273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1896 wird die Station Penzberg in den Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht aufgenommen.

München, im Januar 1896. (274)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1896 gelangen für die Beförderung von Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtrinder) in einzelnen Stücken sowohl, wie in ganzen Wagenladungen die folgenden direkten Tarife zur Einführung:

1. von Donaueschingen, Messkirch, Pfullendorf und Radolfzell, Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und Pfullendorf, Station der K. Württemb. Staatseisenbahnen, nach den Stationen Lemberg Centralbhf. und Wien K. E. B. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie Krakau der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
2. von den gleichen Badischen und Württembergischen Stationen nach den Stationen Budapest-Westbahnhof und Budapest-Franzstadt-Viehmarkt der K. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Exemplare beider Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

München, im Februar 1896. (275)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo und Mlawa transito. Vom 1. Februar d. J. ab finden die Frachtsätze des vom 1. Januar 1893 gültigen Tarifs für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo transito und Mlawa transito Anwendung:

a) auf Sendungen nach Russland, die mit direkt nach der Russischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und der Vorschrift der Umkartirung in Alexandrowo bezw. Mlawa aufgegeben werden;
b) auf Sendungen nach Russland, die nach Alexandrowo bezw. Mlawa transito oder nach Alexandrowo bezw. Mlawa transito zur Ausfuhr nach Russland adressirt sind;
c) auf Sendungen nach Russland, die nach Alexandrowo bezw. Mlawa adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen ganz unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind.

Bromberg, den 2. Februar 1896. (276)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elb-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892. Mit dem 10. d. Mts. werden die Stationen Düsseldorf Hafen des Direktionsbezirks Elberfeld und Crefeld Nord der Crefelder Eisenbahn in den vorbezeichneten Tarif, die Station Brake (Oldenburg) in die Klasse 6c desselben aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Februar 1896. (277)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. treten für Steinsalzsendungen von Baalberge, Bernburg, Erfurt und Stassfurt einerseits nach Barmen-Rittershausen und Barmen-Wichlinghausen andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Die Frachtbeträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 5. Februar 1896. (278)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. Februar 1896 wird die an der Strecke Osterode i/Ostpr. - Hohenstein i/Ostpr. zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde gelegene Haltestelle Steffenswalde auch in die Gruppen-Wechseltarife der Preussischen Staatseisenbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Königsberg, den 3. Februar 1896. (279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Altona, Hannover, Münster. Mit dem 1. April d. J. kommen für den Verkehr auf der Güterbahn Marne-Friedrichskoog an Stelle der bisherigen Zuschlagsfrachten anderweite, wesentlich ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

In Verbindung mit dieser Tarifermässigung werden mit dem gleichen Tage die im Ausnahmetarif 2c für Rüben (Zuckerrüben) usw. vorgesehenen Frachtsätze zwischen den Stationen Marne, Volsemenhusen und St. Michaelisdonn aufgehoben. Die Erhöhung der Frachtsätze für Rüben usw. beträgt in den letztgenannten Verkehrsbeziehungen bis zu 0,02 ℳ für 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, sowie das diesseitige Verkehrsbüreau.

Altona, den 31. Januar 1896. (280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Transporte von Panzerplatten nach Rumänien, sowie von Werkzeugen und Montirungsmateriale aus Rumänien via Genf und Verrières.) Für die Beförderung von Panzerstücken und zugehörigen groben Eisenwaaren als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen werden bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1896, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Wien St. E. G. transit Francs Gold für 1 000 kg
Genf transit . . .	35,57
Verrières transit .	33.20

Die Sendungen müssen über Predeal oder Verciorova nach Bucarest (Chitila) weiterbefördert werden.

Vorstehende Frachtsätze finden auch Anwendung auf die Rückbeförderung der von obgenannten Transporten stammenden Werkzeuge und des Montirungsmateriales bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen rücksichtlich der Strecken Wien St. E. G. transit bis Genf transit bezw. Verrières transit. In diesem Falle müssen die Sendungen von Bucarest bezw. Chitila herrühren.

Wien, am 1. Februar 1896. (281)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe eines Nachtrages II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894, sowie Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1894. Mit 1. März 1896 gelangt ein Nachtrag II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Streckensätze rücksichtlich der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina).

Ferner tritt mit 1. März 1896 ein Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1894 in Kraft, mittelst welchem das genannte Tarifheft 1, sammt dem zugehörigen Nachtrage I rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare der Nachträge werden bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen rechtzeitig erhältlich sein.

Wien, am 11. Januar 1896. (282)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Aufhebung von Frachtsätzen des ersten Anhanges zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1. Am 20. März 1896 treten nachstehende im ersten Anhange zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 enthaltene Frachtsätze ausser Kraft, und zwar:

1. Im Abschnitte A
Post Nr. 4, a) gewöhnliche Eilgüter,
b) ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter;
„ „ 29, Güter der verschiedenen Tarifklassen;

2. im Wechselverkehre zwischen Stationen der Abschnitte A—C
Post Nr. 1, Eilgüter, gewöhnliche;
„ „ 2, Güter diverser Tarifklassen.

An deren Stelle werden neue in dem am 1. März 1896 zur Ausgabe gelangenden Nachtrag II zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 enthaltene Frachtsätze in Wirksamkeit treten.

Wien, am 3. Februar 1896. (283)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar cr. wird zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im diesseitigen Binnenverkehr der Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält eine Abänderung des Vorwortes und kann bei uns, sowie bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen in Empfang genommen werden.

Danzig, am 31. Januar 1896. (284)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

---

3. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von a) 517 t Schienenlaschen, b) 907 t Schienenunterlagsplatten, c) 283 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln, Schwellenschrauben, Schienenbolzen, Hakenplatten, Klemmplatten, Querverbindungsstangen, d) 70 870 Stück federnden Unterlagsringen und e) 207 929 Stück Schwellenbezeichnungsnägeln. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine: Freitag, den 21. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion am Oberschlesischen Bahnhofe Nr. 21/23 einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 85 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1,00 ℳ für die Materialien unter a bis c und von 50 ₰ für die Materialien unter d bis e postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 3. Februar 1896. (285)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 13. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Sechsunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Februar 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Ueber das Vorkaufsrecht im Enteignungsrecht. (Schluss.)
Betriebsergebnisse der Preuss. Staatseisenbahnen im Jahre 1894/95. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Der Reichstag.
Der Bundesrath.
Aenderung von Stationsnamen.
Güternebenstellen.
Nebenbahnen im Grossherzogthum Hessen.
Mellrichstadt - Ostheim - Fladungen.
Eisenbahnen in Elsass-Lothring.
Preussische Staatseisenbahnen.
Frankfurter Güterbahn.
Staatsbeihilfe für Kleinbahnen.
Kleinbahnen in der Provinz Hannover.
Verschiedenes:
Ostende-Wiener Expresszug.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Eröffnungen von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.

Ueber das Vorkaufsrecht im Enteignungsrecht.

Mitgetheilt vom Geheimen Regierungsrath **Bering** in Erfurt.

(Schluss aus Nr. 12.)

Eine sehr wichtige Frage ist die, ob das Vorkaufsrecht im Falle der Ausdehnung der Enteignung gemäss § 9 des Enteignungsgesetzes sich auch auf denjenigen Theil des abgetretenen Grundstücks erstreckt, welcher auf ausdrückliches Verlangen des Expropriaten vom Exproprianten hat miterworben werden müssen.

Die Ansichten hierüber sind sehr getheilt. Seydel erklärt, dass es überhaupt keinem gegründeten Zweifel unterliege, dass sich das Vorkaufsrecht auch auf solche Grundstückstheile mit erstreckt, welche der Unternehmer auf Grund des § 9 des Gesetzes auf Antrag des Expropriaten mit hat übernehmen müssen.

„Rechtlich müssen derartige Parzellen als enteignet angesehen werden; ihre Hinzulegung zu dem von dem Unternehmer in Anspruch genommenen Grund und Boden involvirt lediglich eine den Interessen des Expropriaten Rechnung tragende anderweite Abgrenzung des Enteignungsrechts" (vergl. Seydel, S. 255).

Von einem gleichen Gesichtspunkte aus vertheidigt Löbell (S. 64, 225) das Vorkaufsrecht im Falle des § 9 gegenüber von Meyer und Grünhut und tritt auch Eger (Enteignungsgesetz, zu § 57) ihm bei, während diesseits diese Frage auch jetzt noch verneint wird (vergl. Bering, Enteignungsrecht, S. 75).

Bei Aufnahme der Bestimmung des § 57 hat man, wie der Wortlaut der oben angezogenen Motive beweist, vorzugsweise den Fall im Auge gehabt, dass eine Eisenbahnstrecke verlegt oder definitiv aufgegeben wird, dass also der lange Streifen des Bahnkörpers selbst ein für sich allein zu besonderen Zwecken nicht oder doch schwer verwendbares Objekt darstellt. Dagegen hat man offenbar an den Fall des § 9 überhaupt nicht gedacht, schon deshalb nicht, weil, wie die oben dargestellte Entstehungsgeschichte des § 57 beweist, man sich bezüglich des Vorkaufsrechts nicht mit einer einfachen Verweisung auf § 4 des Ablösungsgesetzes begnügen, sondern mit Rücksicht darauf, dass letzteres nur für die altländischen Provinzen gilt, in selbständiger Fassung durch den 2. und 3. Absatz des Paragraphen es zum Ausdruck bringen wollte (vergl. Löbell, S. 225).

Hiernach kann man vielleicht wohl zu dem Schlusse kommen, dass, wenn das ganze zur Bahn und deren Nebenanlagen verwendete, ursprünglich erworbene Areal entbehrlich wird, dem zeitigen Eigenthümer des Reststücks ein Vorkaufsrecht an diesem entbehrlich gewordenen Grundstück, einschliesslich des nach Maassgabe des § 9 zwangsweise mit übernommenen Theils, zustehen soll. Indess werden auch die Vertheidiger des Vorkaufsrechts zugestehen müssen, dass die Rechtslage eine ganz andere dann ist, wenn es sich um die Veräusserung derjenigen Parzelle handelt, welche von Anfang an für die Zwecke des Unternehmens nicht verwendbar, daher entbehrlich erachtet und durch die fortbestehende Bahnanlage von dem Reststück des „zeitigen Eigenthümers" getrennt, soeben erst durch die Erklärung des Expropriaten und durch das Gutachten der Sachverständigen als wirthschaftlich für den Expropriaten

werthlos bezeichnet und festgestellt ist, und wenn infolge dieser Feststellung der Unternehmer gezwungen wird, diese Parzelle gegen Entschädigung des vollen Werthes derselben zu übernehmen.

Wollte man der entgegengesetzten Ansicht folgen, so würde man zu dem Schlusse kommen, dass der Expropriat seine frühere Erklärung der Werthlosigkeit dieser Parzelle nur einfach zu widerrufen braucht, wenn er nachträglich wahrnimmt, dass der von Anfang an zur Ausführung des Unternehmens entbehrliche und deshalb in den Grunderwerbsplan überhaupt nicht aufgenommene Grundstückstheil der Spekulation anderer anheimfällt und ihm durch das Vorkaufsrecht Gelegenheit geboten wird, neben dem ihm bereits gezahlten vollen Werthsersatz auch die, dem Reststücke erst infolge der neuen Anlage (§ 10 des Gesetzes) zugefallene Werthserhöhung auszunutzen. Vergeblich wird man hier nach einer ratio legis suchen, um das Vorkaufsrecht für einen solchen Fall zu rechtfertigen.

Weitere Bedenken haben sich an die Bestimmung des „zeitigen" Eigenthümers des durch die ursprüngliche Veräusserung verkleinerten Grundstücks geknüpft und ist insbesondere die Frage aufgeworfen, wem das Vorkaufsrecht zusteht, wenn das Restgrundstück in der Zwischenzeit zerstückelt ist. Das frühere Obertribunal hat angenommen, dass in einem solchen Falle das Vorkaufsrecht auf die Erwerber der einzelnen Theile übergeht, aber nur von allen Theileigenthümern gemeinschaftlich geltend gemacht werden kann (Erkenntniss vom 15. Januar 1877, Entscheidungen Bd. 79, S. 106). Gleicher Ansicht ist Klostermann (Berggesetz n. 307), während Oppenhof (Berggesetz, S. 201) in Uebereinstimmung mit Bessel und Kühlwetter (Preussisches Eisenbahnrecht) nur den Miteigenthümern das Recht der gemeinschaftlichen Ausübung des Vorkaufsrechts zuspricht, letzteres aber im Falle einer Realtheilung des durch die ursprüngliche Veräusserung verkleinerten Grundstücks für erloschen erklärt. Nach den oben angegebenen Motiven würde dieser letzteren Ansicht wohl der Vorzug zu geben sein, weil nur dem Anlieger des entbehrlich gewordenen Grundstückstheils ein Interesse an der Wiedervereinigung des letzteren mit dem Reststücke vindicirt wird.

Die Berechtigung zur Ausübung des Vorkaufrechts bezüglich der nach § 9 des Gesetzes vom Unternehmer mit zu übernehmenden Trennstücke, wenn man ein solches als zu Recht bestehend annimmt, wird ferner dann auf Schwierigkeiten stossen, wenn — wie es in Preussen bei den sogenannten Nebenbahnen grundsätzlich geschieht — der Grund und Boden für die Bahn und deren Nebenanlagen von den Kreisen oder sonstigen Interessenten der Bahn unentgeltlich dem Eisenbahnfiskus zur Verfügung zu stellen bezw. zu kosten- und hypothekenfreiem Eigenthum zu übergeben ist. Nach den hierüber abzuschliessenden Verträgen hat die Eisenbahnverwaltung nur auf Ueberweisung des für die Bahn und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der vom Minister genehmigten Pläne erforderlichen und der Enteignung unterliegenden Grund und Bodens (§ 23 des Gesetzes), also nicht auf diejenigen Parzellen Anspruch, welche über das Bedürfniss hinaus erworben sind oder erworben werden mussten. Die Eisenbahnverwaltung ist also vertragsmässig verpflichtet, diesen Mehrerwerb an den Kreis usw. herauszugeben bezw. aufzulassen. Andererseits steht dem Exproprianten nur der mit dem Enteignungsrecht ausgestattete Unternehmer gegenüber, während zwischen ihm und dem Kreise usw. gar kein Rechtsverhältniss besteht. Mithin hat er sein, auf dem Enteignungsgesetz beruhendes Vorkaufsrecht nur gegen den Exproprianten, den Unternehmer, geltend zu machen. Es fragt sich also, ob die seitens des Unternehmers an den Kreis usw. vertragsmässig zu bewirkende Rückgabe bezw. Herausgabe der Parzelle als diejenige „Veräusserung" zu betrachten ist, welche dem Vorkaufsrecht des Expropriaten unterliegt und bei welcher nur derjenige Preis in Frage steht, den der Unternehmer entweder direkt oder indirekt durch den Kreis usw. für den Erwerb der Parzelle hat zahlen müssen. Es kann dies von grosser Erheblichkeit sein, wenn es sich um Parzellen handelt, die infolge der Ausführung des Unternehmens eine bedeutende Wertherhöhung erfahren haben oder in Aussicht stellen, so dass bei einer Weiterveräusserung der Kreis in sehr erheblicher Weise seine Grunderwerbslast herabzumindern in der Lage sein würde.

Ist die Rückgabe an den Kreis als die dem Vorkaufsrecht unterliegende Veräusserung anzuerkennen, so enthält die Geltendmachung des Vorkaufsrechts faktisch nur den schon oben erwähnten Widerruf des früheren Antrags auf Abnahme des Reststücks mit der Wirkung, dass der Expropriat nunmehr neben dem ihm gewährten vollen Werthe des Areals auch den durch die Neuanlage hervorgerufenen Mehrwerth einheimst. Stellt dagegen die Rückgabe an den Kreis nicht diejenige Veräusserung dar, welche das gesetzliche Vorkaufsrecht begründet, so würde dasselbe erst dann in Wirksamkeit treten, wenn der Kreis die durch die Neuanlage geschaffene Konjunktur ausnutzt und die Veräusserung vornimmt, bei welcher nunmehr der Vorkaufsberechtigte dem Kreise den erhöhten Kaufpreis zu zahlen hat.

Für die Beibehaltung des Vorkaufsrechts im Sinne des Enteignungsgesetzes spricht nach diesseitiger Auffassung auch nicht ein einziger, wirklich stichhaltiger Grund und es hat deshalb auch im „Entwurf eines Preussischen Wassergesetzes" mit vollem Rechte keine Aufnahme gefunden. Auch die „Wegeordnung für die Provinz Sachsen" vom 11. Juli 1891 kennt ein solches Vorkaufsrecht nicht; nach § 13 fallen die bei der Regulirung oder Verlegung öffentlicher Wege entbehrlich werdenden Theile der alten Wege, soweit nicht einem Dritten Eigenthums- oder Nutzungsrechte daran zustehen, oder der alte Weg den einzigen Zufuhrweg zu den angrenzenden Grundstücken bildet, demjenigen als Eigenthum zu, auf dessen Kosten die neue Wegeanlage erfolgt. Indess hat diese Wegeordnung eine ganz eigenartige Bestimmung insofern, als es im § 36 heisst:

> „Derjenige, dessen Grundeigenthum zum Zwecke der Regulirung oder Verlegung eines Weges entzogen oder beschränkt wird, ist verpflichtet, auf die ihm zu gewährende Entschädigung die verfügbar werdenden Theile des alten Weges (§ 13), wenn sie mit seinen eigenen Grundstücken in unmittelbarem Zusammenhange stehen, nach dem Taxwerthe in Anrechnung zu nehmen."
>
> „Soweit solche Wegetheile weder Zwecken des Wegebaues (dienen), noch zur Entschädigung gebraucht werden, sollen dieselben den angrenzenden Grundbesitzern zur Uebernahme für den Taxwerth angeboten werden."

Im § 37 ist sodann weiter bestimmt:

> „Darüber, welche Grundbesitzer und in welchen Antheilen dieselben zur Uebernahme der Wegetheile verpflichtet oder berechtigt sein sollen, beschliesst nach Anhörung der Betheiligten der Bezirksausschuss. Von demselben ist dabei zugleich der Uebernahmepreis und die Frist festzusetzen, innerhalb welcher die als berechtigt bezeichneten Grundbesitzer bei Verlust ihrer Befugniss zur Ausübung derselben sich zu erklären haben."
>
> „Gegen diesen Beschluss steht nur demjenigen, welchem der Werth des Grundstücks auf die ihm gebührende Entschädigung angerechnet werden soll, und nur hinsichtlich des Werthes binnen 3 Monaten nach Zustellung des Beschlusses die Berufung zu. Bis zum Ablaufe der im Beschluss festgesetzten Frist dürfen die verfügbar gewordenen Wegetheile nicht anderweit veräussert werden."

Es erscheinen diese Bestimmungen vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus als ein glücklicher Ausweg, der den Interessen des Wegebaupflichtigen einerseits und den Interessen der angrenzenden Grundbesitzer in gerechter und ausreichender Weise Rechnung trägt. Indess würde sich eine analoge Bestimmung in einem allgemeinen Enteignungsgesetze nicht durchführen lassen, weil es sich z. B. bei Aufgabe oder Ver-

legung von Bahnhöfen oft um ganz ausserordentlich grosse Flächen handelt, deren Verwerthung zu Gunsten der Anlieger im Wege der Spekulation gesetzgeberisch sich doch wohl ebenso wenig rechtfertigen liesse, wie die zwangsweise Uebernahme von Flächen, deren Taxwerth den Betrag der dem Exproprianten zu leistenden Entschädigung oft weit übersteigen und den Exproprianten zu erheblichen Baarleistungen zwingen würde. Höchstens wird man eine, den §§ 36, 37 der Wegeordnung entsprechende Bestimmung auf den Fall der Regulirung oder Verlegung einer Bahnstrecke (also unter Ausschluss der Bahnhöfe) befürworten können, wiewohl zwischen einem Bahnunternehmer und einem Wegebaupflichtigen materiell und rechtlich ein sehr erheblicher Unterschied besteht und jedenfalls ein zwingender Grund für jene Ausdehnung als nicht vorhanden wohl allerseits zuzugestehen ist. In sehr vielen Fällen hat der Bahnunternehmer ein wesentliches Interesse daran und liegt es noch mehr im allgemeinen, staatlichen Interesse, dass eine durch Verlegung der Bahn an und für sich entbehrlich gewordene Strecke als todte Strecke liegen bleibt, um im Falle der Noth Aushilfe zu gewähren. Hält aber die Eisenbahnverwaltung eine Wiederverwerthung in absehbarer Zeit für ausgeschlossen, so wird sie in den weitaus meisten Fällen unter den „Anliegern" sehr willige Abnehmer finden, wenn der Kaufpreis nicht zu hoch gestellt ist.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1894/95.

(Schluss aus Nr. 11.)

B. Einnahmen im besonderen.

1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1894 ist unter der Bezeichnung „Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I" eine Reihe einheitlicher Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen in Kraft getreten. Auf den Preussischen Staatsbahnen gilt hinsichtlich der im Tarife I nicht vorgesehenen Punkte ein gemeinsamer Tarif II.

Zur Erleichterung der Reisen von Familien, Gesellschaften usw. ist die Bestimmung getroffen, dass einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems schon gegen Lösung von mindestens 4 Fahrkarten in I. Klasse, 6 Fahrkarten in II. Klasse und 8 Fahrkarten in III. Klasse reservirt werden können. Dieselben werden als bestellt besonders bezeichnet. Der Eisenbahnverwaltung bleibt es indessen vorbehalten, im Bedarfsfalle zeitweise oder dauernd die nicht bezahlten Plätze der Wagenabtheilung mit anderen Reisenden zu besetzen.

Die Gebühr für Platzkarten bei Benutzung der D-Züge ist im Falle der Benutzung dieser Züge auf einer Strecke von nicht mehr als 150 km auf 1 *M.* für die I. und II. Klasse und 0,50 *M.* für die III. Klasse ermässigt worden.

Im Berichtsjahre fehlte der Osterverkehr, wodurch Frequenz und Einnahme ungünstig beeinflusst wurden. Auch blieb in den ersten Monaten des Jahres 1895 der Verkehr hinter demjenigen des Vorjahres infolge des anhaltend strengen Winters zurück. Ebenso war eine Abnahme des Auswandererverkehrs wahrzunehmen. Andererseits vermehrten sich die Einnahmen durch die nicht unbefriedigende Entwickelung des Verkehrs in den Sommer- und Herbstmonaten, zeitweise gesteigert durch eine grössere Zahl von Ausstellungen und festlichen Vereinigungen. Hierzu kommen die Mehreinnahmen an Platzkartengebühr infolge der Vermehrung der D-Züge und an Gebühren für Bahnsteigkarten, sowie die Einnahmen der neu eröffneten Strecken und Stationen.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 247 888 107 *M.* im Jahre 1893/94 auf 250 833 247 *M.* im Jahre 1894/95, mithin um 2 945 140 *M.* oder 1,19 % gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr um 1,49 % zugenommen hat. An der Gesammteinnahme ist die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 26,24 (*25,7*)*) % gegen 25,8 % im Vorjahre betheiligt. Der erheblichste Theil der Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr in Höhe von 218 082 971 *M.* oder 86,9 % entfällt auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes, während der Verkehr mit fremden Bahnen, einschliesslich des Durchgangsverkehrs mit 32 750 276 *M.* oder 13,1 % betheiligt ist. In beiden Jahren sind die höchsten Einnahmen im Monat Juli, die niedrigsten im Monat Februar erzielt worden. Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 20 902 770 *M.* gegen 20 657 342 *M.* im Vorjahre und die durchschnittliche Tageseinnahme 687 214 *M.* gegen 679 145 *M.* im Vorjahre betragen. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung allein haben gegen diejenigen des Vorjahres um 2 194 857 *M.* oder 0,91 % zugenommen und betrugen 243 278 846 (241 083 989)**) *M.* Die I. Wagenklasse brachte 9 465 811 (9 187 084) *M.*, die II. Wagenklasse 60 035 098 (58 962 288) *M.*, die III. Wagenklasse 99 018 421 (98 232 488) *M.*, die IV. Wagenklasse 67 913 954 (67 843 481) *M.* und die Militärbeförderung 6 845 562 (6 858 648) *M.* An der Vermehrung der Einnahmen ist hiernach am erheblichsten die II. Wagenklasse mit 1 072 810 *M.* oder 48,88 %, demnächst die III. Wagenklasse mit 785 933 *M.* oder 35,80 %, die I. Wagenklasse mit 278 727 *M.* oder 12,70 % und die IV. Wagenklasse mit 70 473 *M.* oder 3,21 % betheiligt, während die Militärbeförderung eine Mindereinnahme von 13 086 *M.* oder 0,59 % ergeben hat.

*) Die Ziffern, welche sich aus dem Vergleich der wirklichen Ergebnisse mit denjenigen des Vorjahres ergeben, sind in Kursivschrift dargestellt.

**) Die in Klammern stehenden Zahlen, in gewöhnlicher Schrift stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Im Berichtsjahre wurden befördert in der I. Wagenklasse 1 184 600 (1 229 622) Personen, in der II. Wagenklasse 37 331 200 (35 113 489) Personen, in der III. Wagenklasse 182 736 135 (176 896 850) Personen, in der IV. Wagenklasse 134 134 176 (129 166 105) Personen, sowie 5 529 891 (5 447 697) Militärs, zusammen 360 916 092 (347 853 763) Personen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen hat mithin um 13 062 329 oder 3,76 % zugenommen. An der Vermehrung der Anzahl der Reisenden*) (Fahrten) ist am erheblichsten die III. Wagenklasse mit 5 839 285 Personen, sodann die IV. Wagenklasse mit 4 968 071 Personen, die II. Wagenklasse mit 2 217 801 Personen, die Militärbeförderung mit 82 194 Personen betheiligt, während die Reisenden in der I. Wagenklasse um 45 022 Personen zurückgegangen sind.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 8 585 956 495 (8 466 516 270), hat sich mithin um 119 440 225 Personenkilometer oder 1,41 % erhöht. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl der Personenkilometer, welche im Vorjahre von 317 648 auf 336 180 gestiegen war, ist im Berichtsjahre auf 335 924 zurückgegangen. Die Anzahl der gefahrenen Platzkilometer hat eine Steigerung von 32 665 214 730 auf 33 471 042 125 mithin um 805 827 395 Platzkilometer oder 2,47 % erfahren, hingegen ist in der Ausnutzung der Plätze, welche im Vorjahre von 24,6 % auf 25,9 % gestiegen ist, ein Rückgang auf 25,65 % zu verzeichnen, und zwar sind die im Durchschnitt vorhandenen Plätze (mit Ausnahme der freien Fahrten) ausgenutzt worden in der I. Wagenklasse mit 9,53 (9,4) %, in der II. Wagenklasse mit 19,88 (19,8) %, in der III. Wagenklasse mit 22,91 (23,2) % und in der IV. Wagenklasse mit 36,38 (36,9) %. Die durchschnittliche Einnahme betrug für 1 Personenkm in der I. Klasse 7,74 (7,75) ₰, in der II. Klasse 4,86 (4,91) ₰, in der III. Klasse 2,97 (3,00) ₰, in der IV. Klasse 1,97 (1,98) ₰ und bei der Militärbeförderung 1,55 (1,53) ₰.

In dem Berichtsjahre hat eine Steigerung gegen das Vorjahr stattgefunden bei den Arbeiter-Rückfahrkarten um 144 285 Stück = 6,45 %, den Arbeiter-Wochenkarten um 84 644 Stück = 3,08 %, den Zeitkarten um 131 226 Stück = 41,74 % und den Schülerkarten um 105 Stück = 0,52 %, während ein Rückgang eingetreten ist bei den gewöhnlichen Rückfahrkarten um 481 199 Stück = 1,36 %, den Sommerkarten um 29 642 Stück = 10,01 % und der Sommer-Rückfahrkarten um 702 Stück = 0,06 %. Auf Rückfahrkarten wurden zurückgelegt 152 983 288 (144 313 824) Fahrten = + 8 669 464 Fahrten oder 6,01 % und 2 916 747 566 (2 814 724 243) Personenkm = + 102 023 323 Personenkilometer oder 3,62 % und hierfür vereinnahmt 80 179 117 (78 973 088) *M.* = + 1 206 029 *M.* oder 1,52 %. Eine Steigerung ergibt sich bei den gewöhnlichen Rückfahrkarten um 562 875 *M.* = 0,83 %, den Arbeiter-Rückfahrkarten um 18 500 *M.* = 1,68 %, den Sonder-Rückfahrkarten um 189 382 *M.* = 11,51 %, den Zeitkarten um 591 049 *M.* = 22,93 % und den Schülerkarten um 16 348 *M.* = 4,35 %, während ein Rückgang eingetreten ist bei den Arbeiter-Wochenkarten um 5 733 *M.* = 0,24 % und den Sommerkarten um 166 392 *M.* = 4,85 %.

*) Bei Feststellung derselben sind die ausgegebenen Rückfahrkarten doppelt und für die Zeitkarten täglich eine Hin- und Rückfahrt, also täglich 2 Personen (Fahrten) gerechnet worden.

Der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte hat im Berichtsjahre eine weitere Ausdehnung gewonnen. Die Anzahl der zur Ausgabe gelangten zusammengestellten Fahrscheinhefte ist von 347 603 im Jahre 1893/94 auf 366 865 im Jahre 1894/95 gestiegen, hat mithin um 19 262 oder 5,54 % zugenommen. Nach der Streckenlänge, für welche diese zusammengestellten Fahrscheinhefte gelöst wurden, kommen auf Entfernungen von 600—700 km 69 309 (65 421) Stück = 18,88 (18,8) %, von 701—1 000 km 113 673 (106 480) Stück = 30,98 (30,6) %, von 1 001—1 500 km 103 570 (99 851) Stück = 28,23 (28,7) %, von 1 501—2 000 km 46 615 (44 627) Stück = 12,71 (12,9) % und über 2 000 km 33 698 (31 224) Stück = 9,20 (9,0) %. Die Anzahl der für Preussische Staatsbahnstrecken ausgegebenen Abschnitte ist von 4 177 882 auf 4 425 385, mithin um 247 503 ℳ = 5,92 % und der hierfür erzielte Betrag von 14 821 334 ℳ auf 15 763 376 Mark, mithin um 942 042 ℳ = 6,36 % gestiegen. An den Gesammteinnahmen aus der Personenbeförderung ist der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte mit 6,48 % gegen 6,1 % im Vorjahre betheiligt.

Die Einnahmen aus dem Schlafwagenverkehr haben sich von 573 251 ℳ im Jahre 1893/94 auf 703 554 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 130 303 ℳ = 22,73 %, die Einnahmen aus dem Verkauf der Platzkarten zu den aus zusammenhängenden Durchgangswagen bestehenden D-Zügen infolge der weiteren Einrichtung solcher Züge von 701 830 ℳ auf 1 831 113 ℳ, die Einnahmen aus der Beförderung von Gepäck und Hunden von 5 827 456 ℳ auf 6 158 060 ℳ, mithin um 330 604 ℳ = 5,67 % und die Einnahmen aus den sonstigen Erträgen des Personen- und Gepäckverkehrs, wie Lagergelder, Strafgelder usw. von 976 662 ℳ auf 1 396 341 ℳ, mithin um 419 679 ℳ = 42,97 %, erhöht, welch letztere Mehreinnahme auf den erhöhten Erlös aus dem Verkaufe von Bahnsteigkarten zurückzuführen ist, welcher infolge der im Laufe des Berichtsjahres stattgehabten weiteren Ausdehnung der am 1. Oktober 1893 begonnenen Bahnsteigsperre von 537 334 ℳ auf 964 906 ℳ, mithin um 427 572 ℳ = 79,57 % gestiegen ist, so dass im übrigen die Einnahmen bei dieser Position um 7 893 ℳ zurückgegangen sind.

Dem im Etat für 1894/95 bei Einnahmetitel 1 (Personen- und Gepäckverkehr) vorgesehenen Betrage von 249 000 000 ℳ steht eine wirkliche Einnahme von 250 833 247 ℳ gegenüber; es sind somit bei diesem Titel 1 833 247 ℳ oder 0,74 % mehr vereinnahmt worden.

2. Aus dem Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat im Berichtsjahre sowohl hinsichtlich des Umfanges wie der Erträgnisse gegen das Vorjahr eine mässige Steigerung erfahren. Bei der Mehrzahl der wichtigeren Frachtgegenstände der Industrie und Landwirthschaft ist eine Verkehrszunahme, bei einzelnen Gegenständen aber auch eine Abnahme zu verzeichnen.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (einschliesslich des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind von 658 614 940 Mark auf 665 503 826 ℳ, mithin um 6 888 886 ℳ oder 1,05 % und unter Berücksichtigung, dass von der wirklichen Einnahme des Jahres 1894/95 ein Betrag von 6 722 253 ℳ an Fracht für Dienstgut, welches erst im Jahre 1895/96 zur Verwendung kommt, abgesetzt worden ist, in Wirklichkeit um *13 611 139 ℳ* oder *2,07 %* gestiegen. Der Antheil des Güterverkehrs an den Gesammteinnahmen beträgt im Berichtsjahre 69,62 % (*68,6 %*) gegen 68,5 % im Vorjahre. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallene Einnahme, welche im Jahre 1893/94 25 648 ℳ betrug, stellte sich im Berichtsjahre auf 25 542 ℳ (*25 800 ℳ*); dieselbe ist hiernach um 106 ℳ oder 0,41 % zurückgegangen (bezw. um *152 ℳ* oder *0,59 %* gestiegen), ein Ergebniss, welches im wesentlichen auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die neu eröffneten Strecken, deren im Vorjahre nur 312,62 km, im Berichtsjahre aber 426,03 km (fast durchweg Nebenbahnen) hinzukamen, erfahrungsgemäss den Durchschnittsertrag der älteren Bahnstrecken nicht erreichen. Von den Gesammteinnahmen des Güterverkehrs entfallen auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes (d. i. auf den Binnen- und Wechselverkehr der einzelnen Direktionsbezirke) 466 658 950 ℳ (*473 381 203* Mark) oder 70,1 % (*70,4 %*) und auf den Verkehr mit fremden Bahnen, einschliesslich des Durchgangsverkehrs, 198 844 876 ℳ oder 29,9 % (*29,6 %*). Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 55 458 652 ℳ gegen 54 884 578 ℳ im Vorjahre und die durchschnittliche Tageseinnahme 1 823 298 ℳ gegen 1 804 424 ℳ im Vorjahre betragen. In beiden Jahren sind die höchsten Monatseinnahmen im Monat Oktober mit 9,6 und 9,7 %, die niedrigsten im Monat Februar mit 7,6 und 7,4 % der Gesammteinnahmen des Güterverkehrs erzielt worden.

Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr entfallen auf Eil- und Expressgut 14 821 972 (13 865 249) ℳ, auf Frachtgut 588 722 062 (579 397 565) ℳ, auf Postgut 913 200 (916 154) ℳ, auf Vieh 23 764 141 (19 562 409) ℳ und auf Militärgut, Leichen, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge 37 282 451 ℳ bezw. *44 004 704 ℳ* (44 873 563 ℳ). Hiernach sind die Einnahmen für Eilgut und Expressgut um 956 723 ℳ oder 6,90 %, für Frachtgut um 9 324 497 ℳ oder 1,61 % und für Vieh um 4 201 732 ℳ oder 21,48 % gegen das Vorjahr gestiegen, während dieselben für Postgut um 2 954 ℳ oder 0,32 % und für Militärgut, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge um 7 591 112 ℳ (*868 859 ℳ*) oder 16,92 % (*1,94 %*) gegen das Vorjahr zurückgegangen sind.

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen von Eilgut, Expressgut und gewöhnlichem Frachtgut (d. h. der Gesammtgüterverkehr mit Ausschluss des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes und des Betriebs- und Baudienstgutes) ist von 129 788 882 t im Vorjahre auf 136 101 939 t im Berichtsjahre, mithin um 6 313 057 t oder 4,86 % gestiegen. Abgesehen von den Ausnahmetarifen für Stückgut und halbe Wagenladungen hat in allen Tarifklassen eine Beförderungszunahme stattgefunden. Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer ist von 15 879 624 558 auf 16 038 282 875, mithin um 158 658 317 tkm oder 1,00 % gestiegen, die von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 122,35 km auf 117,84 km zurückgegangen. Unter Zurückführung auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr hat sich ein Rückgang von 618 400 tkm auf 615 540 tkm, mithin um 2 860 tkm oder 0,46 % ergeben.

Der Viehverkehr hat im Berichtsjahre sowohl bezüglich der beförderten Mengen als auch der Einnahmen zugenommen. Im Versand der Norddeutschen Binnenverkehrsbezirke hat eine Zunahme um 35 513 Stück Pferde, 330 331 Stück Rindvieh, 153 451 Schafe, 1 102 400 Schweine und 1 288 417 Stück Geflügel stattgefunden. Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 1 506 892 t im Vorjahre auf 1 750 021 t im Berichtsjahre, mithin um 243 129 t oder 16,13 % und die Gesammteinnahme aus dem Viehverkehr von 19 562 409 ℳ auf 23 764 141 ℳ, mithin um 4 201 732 ℳ oder 21,48 % gestiegen.

Im Kohlenverkehr hat sich die Zahl der insgesammt an Kohlen, einschliesslich Koks und Brikets, beförderten Tonnen von 62 412 181 auf 64 273 047 (bezw. *65 256 083*)*) t, mithin um 1 860 866 (*2 843 902*)*) t oder 2,98 (*4,56*)*) % und die Gesammteinnahme aus dem Kohlenverkehr von 205 685 693 ℳ auf 206 362 169 (*210 458 907*)*) ℳ, mithin um 676 476 (*4 773 214*)*) ℳ oder 0,33 (*2,32*)*) % erhöht.

Dem im Etat für 1894/95 bei Einnahmetitel 2 (Gesammtgüterverkehr) vorgesehenen Betrage von 659 700 000 ℳ steht eine wirkliche Einnahme von 665 503 826 (*672 226 079*) ℳ gegenüber; es sind somit bei diesem Titel 5 803 826 (*12 526 079*) ℳ oder 0,88 (*1,90*) % mehr vereinnahmt worden.

3. Sonstige Einnahmen.

Die sonstigen Einnahmen, welche im Vorjahre 54 820 710 ℳ betrugen, haben im Berichtsjahre 39 601 322 (*55 273 960*) ℳ ergeben, sind somit um 15 219 388 ℳ oder 27,76 % geringer (bezw. um *453 250 ℳ* oder *0,83 %* höher) als im Vorjahre. Von der Gesammteinnahme entfielen auf die sonstigen Einnahmen im Vorjahre 5,7 %, im Berichtsjahre 4,14 (*5,65*) %.

C. Ausgaben im Besonderen.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist von 260 240 703 ℳ im Vorjahre auf 265 981 659 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 5 740 956 ℳ oder 2,21 % gestiegen. Im Verhältniss zu den Gesammtausgaben ergibt sich eine Vermehrung von 44,9 auf 46,62 %, mithin um 1,72 %. Von den persönlichen Ausgaben entfallen auf 1 km mittlerer Betriebslänge 10 171 (10 097) ℳ, auf je 100 000 ℳ Betriebseinnahme 27 824 bezw. *27 187* (27 071) ℳ, auf je 1 000 Lokomotivnutzkm 1 155 (1 142) ℳ und auf je 100 000 Wagenachskm aller Art 2 830 (2 787) ℳ. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben ist zu etwa 1/5 auf die Vermehrung des Dienstpersonals und zu etwa 4/5 auf die Verbesserung der Dienstbezüge des Personals, einschliesslich der Mehraufwendungen an Unterstützungen, Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten, statutmässigen Beamten- und Wittwenpensionen, an Zuschüssen zu den Arbeiter-Kranken- und Pensionskassen usw. zurückzuführen.

Die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Beamten, einschliesslich der Beamten der Neubauverwaltung, sowie der Verwaltung der Werkstätten und Gasanstalten, betrug 108 061 (108 003), von welchen 95 512 (94 652) etatsmässig angestellt waren. Die Gesammtzahl der Arbeiter belief sich auf 176 084 (171 577) und ist demnach um 4 507 oder 2,63 % gestiegen.

Von den sächlichen Ausgaben haben die allgemeinen Kosten 34 252 168 (32 092 801) ℳ, mithin 2 159 367 ℳ oder 6,73 %

*) Ohne Absetzung von 983 036 t bezw. 4 096 738 ℳ, welche auf die am Ende des Jahres 1894/95 verbliebenen Bestände an Dienstkohlen entfallen, für welche die Frachtkosten von der thatsächlichen Einnahme des Jahres 1894/95 abgesetzt worden sind.

mehr als im Vorjahre betragen. Die Kommunal-Einkommensteuern betrugen 7 781 535 (5 450 714) *M*, d. i. gegen das Vorjahr mehr 2 330 821 *M* oder 42,76 %. Diese Steigerung findet ihre Erklärung zum wesentlichen Theil darin, dass das nach Maassgabe des Gesetzes vom 27. Juli 1885 der Einkommenbesteuerung unterliegende Reineinkommen des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe sich von 108 522 561 *M* im Vorjahre auf 146 800 092 *M* im Berichtsjahre erhöht hat. An sonstigen Steuern und Lasten sind 643 455 (606 488) *M*, mithin 36 967 *M* = 6,10 % mehr als im Vorjahre gezahlt worden. In dem Berichtsjahre betrugen die für verlorenes, verdorbenes oder beschädigtes Transportgut gezahlten Ersatzleistungen 419 035 *M* (gegen 404 632 *M* im Vorjahre), die für Rechnung des eigenen Betriebes auf Grund der Haftpflichtgesetze gezahlten Entschädigungen 3 389 291 (3 519 912) *M*, die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen 1 768 711 (1 586 538) *M*, die auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes gezahlten Aszendentenrenten, Heilungskosten und Sterbegelder 35 607 (20 785) *M* und die sonstigen Entschädigungen, insbesondere Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, Lager-, Stand- und Wiegegeld 447 634 (714 392) *M*.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen haben sich von 64 825 117 *M* im Vorjahre auf 62 077 841 *M* im Berichtsjahre, mithin um 2 747 276 *M* oder 4,24 %, die Kosten der Erneuerung des Oberbaues von 46 241 281 auf 39 346 755 *M*, mithin um 6 894 526 *M* oder 14,91 %, die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen von 6 353 729 auf 4 877 495 *M*, mithin um 1 476 234 *M* oder 23,23 %, die Gesammtkosten der Züge von 51 269 773 auf 50 505 823 *M*, mithin um 763 950 *M* oder 1,49 %, die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel von 66 118 411 auf 63 162 307 *M*, mithin um 2 956 104 *M* oder 4,47 % und die Kosten für Erneuerung der Betriebsmittel von 39 595 715 auf 38 179 034 *M*, mithin um 1 416 671 *M* oder 3,58 % ermässigt.

Aus den laufenden Betriebseinnahmen wurden im Berichtsjahre an Betriebsmitteln mehr beschafft als ausgeschieden 12 Lokomotiven, 367 Personenwagen, 50 Gepäckwagen und 2 384 Güterwagen.

Im Betriebe waren am Schlusse des Jahres 1894/95 zusammen 10 715 (10 687) Lokomotiven, 17 871 (17 444) Personenwagen, 4 648 (4 583) Gepäckwagen und 218 033 (211 935) Güterwagen. Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel betragen 1 270 805 707 Mark oder 18,60 % des verwendeten Anlagekapitals der normalspurigen Preussischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr. Hiervon entfallen auf Lokomotiven 447 999 047 *M* (35,25 %), Personenwagen 172 435 742 *M* (13,57 %), Gepäckwagen 32 255 699 *M* (2,54 %) und Güterwagen 618 115 219 *M* (48,64 %).

Die Unterhaltung der Betriebsmittel — einschliesslich der Anfertigung der nothwendigen Vorrathsstücke —, die Erneuerung einzelner Theile, die Instandsetzug schadhaft gewordener Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen, sowie die Unterhaltung der mechanischen Vorrichtungen der Bahnanlagen erfolgt in eigenen Werkstätten der Verwaltung. Diese sind nach Zweck, Umfang und Ausrüstung eingetheilt in: Hauptwerkstätten, Nebenwerkstätten und Betriebswerkstätten. Am Schluss des Berichtsjahres waren vorhanden: 61 Hauptwerkstätten, 14 Nebenwerkstätten und 205 Betriebswerkstätten; darunter befanden sich: 52 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 37 Werkstätten mit mehr als 50 bis 300 Arbeitern und 191 Werkstätten mit 50 oder weniger Arbeitern. Das zur Erledigung der Verwaltungsgeschäfte, sowie zur Beaufsichtigung und Leitung der Arbeiten erforderliche Beamtenpersonal aller Werkstätten belief sich im Berichtsjahre auf 3 012 Köpfe gegen 3 066 im Vorjahre. Die durchschnittliche Anzahl der Arbeiter betrug für jeden Tag im Jahre 1894/95 39 549, 1893/94 38 542; hiervon waren:

	1894/95	1893/94
Handwerker	29 760	29 369
Lehrlinge	2 235	2 189
sonstige Arbeiter . .	7 554	6 984

Das Lehrlingswesen hat sich, wie in den Vorjahren, auch im Berichtsjahre weiter entwickelt. In den Hauptwerkstätten der Staatseisenbahn-Verwaltung findet eine planmässige Ausbildung von Lehrlingen für die hauptsächlichsten Handwerke des Eisenbahnwerkstättenwesens statt. Die Anzahl der Lehrlinge ist von 2 236 am Schluss des Vorjahres auf 2 274 am Schluss des Berichtsjahres gestiegen. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Beschäftigung auf volle Tagesleistungen zurückgeführt, hat sich die Zahl von 2 189 im Vorjahre auf 2 235 im Berichtsjahre erhöht. Von Seiten der Eisenbahndirektionen sind im Berichtsjahre Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten nicht veranstaltet worden. Die Gesammteinnahmen und -Ausgaben der Werkstättenverwaltung beliefen sich im Berichtsjahre auf 89 466 802 *M* gegen 87 107 759 *M* im Vorjahre, sind mithin um 2 359 043 *M* oder 2,71 % gestiegen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 68 Gasanstalten der eigenen Verwaltung und zwar 18 Steinkohlengas- und 50 Fettgasanstalten im Betrieb. Von diesen Anstalten wurden 16 mit mehr als 5 Arbeitern, die übrigen mit 5 oder weniger Arbeitern betrieben. Das gesammte, im Gasanstaltsbetriebe beschäftigte Personal zählte im Durchschnitt 40 Beamte und 295 Arbeiter, gegen 43 bezw. 283 im Vorjahre.

H—g.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 439 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Ergänzung des § 3 des Verschleppungs-Uebereinkommens (Anhang III des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 449 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern usw. nach Schweden (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 495 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 521 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 523 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 23. Januar d. J. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 7. d. Mts.) (Die nächste Sitzung soll am 23. April d. J. in Heidelberg stattfinden.)

Aus dem Deutschen Reich.

Der Reichstag

erledigte in der Sitzung vom 7. d. Mts. in dritter Berathung die Zusatzerklärungen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Der Bundesrath

hat in der am 6. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung den Vorlagen, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von flüssigen Acetylen und Calcium-Carbid sowie von Roburit I, Westfalit usw. die Zustimmung ertheilt.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der Bahnstrecke Mayen-Gerolstein belegene Station Mayen führt fortan die Bezeichnung „Mayen-Ost“.

Güternebenstellen.

Von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist am 1. d. Mts. zu Mierunsken eine Königliche Eisenbahn-Güternebenstelle eröffnet worden. Die Güternebenstelle dient zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut und Zollgut aller Art, soweit nicht bestimmte Ausnahmen festgesetzt sind, und gehört zum Verkehrsbezirk der Güterabfertigungsstelle Kowahlen (vergl. die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg in Nr. 11, S. I d. Ztg.).

Nebenbahnen im Grossherzogthum Hessen.

Das Grossherzogliche Ministerium hat beschlossen, dass zur Deckung der Herstellungskosten der Nebenbahnen ein 3 % Staatsanlehen von 8 Millionen Mark in geeigneten Zeitabschnitten begeben werden soll.

Mellrichstadt-Ostheim-Fladungen.

Der Weimarische Landtag hat in der Sitzung vom 4. d. Mts. den zwischen Sachsen-Weimar und Bayern abgeschlossenen Staatsvertrag, betreffend den Bau der Lokalbahn Mellrichstadt-Ostheim-Fladungen, sofort zur zweiten Lesung gestellt, womit die Annahme gesichert ist. Bayern übernimmt den Bau und Betrieb der Linie, während Weimar 175 000 *M* à fonds perdu zahlt.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Budgetkommission des Reichstags hat den Etat der Reichseisenbahnen nach den Ansätzen der Regierung genehmigt.

Preussische Staatsbahnen.

Wie der dem Abgeordnetenhause zugegangene Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung ergibt, sind von den Fonds, welche zu Bauten und Beschaffungen für Rechnung von Staatsfonds theils durch besondere Gesetze, theils durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung, sowie auch zu Bauten und Beschaffungen für Rechnung der Baufonds der verstaatlichten Eisenbahnen bewilligt sind, am Ende September 1895 noch 405,9 Millionen verfügbar gewesen. Von diesen entfallen 357,5 Millionen auf die durch besondere Gesetze bewilligten Fonds, 44,2 Millionen auf die Bewilligungen durch das Etats-Extraordinarium und 4,2 Millionen auf die Bauten für Rechnung der Baufonds der verstaatlichten Eisenbahnen.

Frankfurter Güterbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt der auf den 26. d. Mts. einberufenen Generalversammlung für das abgelaufene Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 3,5 % gegen 4,5 % im Vorjahre vor.

Staatsbeihilfe für Kleinbahnen.

Wie die „Zeitschrift für Kleinbahnen" (Februarheft) berichtet, sind von der Preussischen Regierung an Staatsbeihilfe für die Kleinbahn Stolp-Dargeröse (Pommern) 250 000 ℳ, für Pritzwalk-Putlitz und Bahnhof Friedeberg-Friedeberg in der Neumark (Brandenburg) 136 800 bezw. 71 250 ℳ und für die Kreisbahnen des Kreises Höxter (Westfalen) 425 000 ℳ in Aussicht gestellt worden. Durch diese Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von rund 883 000 ℳ ist die Herstellung von rund 126 km Kleinbahnen gesichert. Im Durchschnitt ist dieses Resultat somit mit einem Aufwand von wenig über 7 000 ℳ auf das Kilometer erreicht. Dabei sind die Staatsbeihilfen in keinem Falle à fonds perdu gegeben worden; vielmehr nimmt der Staat in den ersten 3 Fällen nach Maassgabe seines Einschusses an dem Reinertrage der Bahn gleichmässig mit der Provinz theil; das dem Kreise Höxter in Aussicht gestellte Darlehen ist zu einem mässigen Zinssatz verzinslich. Die Verschiedenheit der Form der Staatsbeihilfe hängt mit der Verschiedenheit der Art zusammen, wie die Provinzen, deren finanzielle Mitwirkung in der Regel die Voraussetzung für die Bewilligung einer Staatsbeihilfe bildet, ihre Unterstützung gewähren. Pommern und Brandenburg betheiligen sich in der Regel an dem Bahnunternehmen; Westfalen gewährt dagegen zumeist Darlehen. Schon um die Finanzirung und Organisation der betreffenden Kleinbahn nicht unnöthig zu kompliziren, schliesst sich der Staat, wo nicht, wie bei Wunstorf-Uchte, besondere Verhältnisse eine abweichende Behandlung angezeigt erscheinen lassen, dem Vorgange der Provinz an. Dies gilt auch von der Wahrnehmung der fiskalischen Interessen, betreffs deren im wesentlichen die von der Provinz Brandenburg auf Grund ihrer längeren Erfahrungen bei der Betheiligung an einer Reihe von Nebenbahnen adoptirten Grundsätze angenommen sind. Betreffs der Bahnen Pritzwalk-Putlitz und Friedeberg-Bahnhof Friedeberg ist zu Gunsten der Kreise Ost-Prignitz und Friedeberg (Neumark) von der Regel abgewichen, dass der Staat, sofern ein Theil des Anlagekapitals bevorzugt ist, nach Verhältniss seiner Betheiligung auch an dem bevorzugten Theil desselben theilzunehmen hat Es ist dies nach dem Vorgange der Provinz aus dem Grunde geschehen, weil die Kreise unter dem Beirath bewährter Techniker der im Vollbesitz der Provinz befindlichen benachbarten Nebenbahnen den Bau und Bertrieb jener Kleinbahnen in eigener Regie zu führen gedenken.

Kleinbahnen in der Provinz Hannover.

In der Sitzung des Provinzialausschusses von Hannover am 1. d. Mts. wurde beschlossen, dem Provinziallandtage zu empfehlen, zu den von ihm beschlossenen Bestimmungen wegen Gewährung provinzieller Darlehen zu 3 % Zinsen und 0,50 % Tilgung zum Bau von Kleinbahnen folgenden Zusatz zu machen: „Ist die Eisenbahnanleihe der Provinz, aus welcher das Darlehen gewährt wird, zu einem geringeren Prozentsatz als zu 3,50 % aufgenommen, so sind für das Darlehen unter angemessener Abrundung um 0,50 % niedrigere Zinzen zu zahlen." Auch sollen zur Erfüllung einer von der Staatsregierung bei Ertheilung des Anleiheprivilegiums gestellten Bedingung die anleihenden Unternehmer verpflichtet werden, angemessene Fonds zur Bestreitung der Kosten für die künftige Erneuerung des Oberbaues, der Betriebsmittel und der sonstigen periodisch nothwendig werdenden Beschaffungen nach Maassgabe der von dem Provinzialausschusse im einzelnen Falle zu treffenden Bestimmungen anzusammeln.

Auf Antrag des Landesbauinspektors Sprengel wurde die Vornahme von Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Rodewald über Niederstöcken nach Mandelsloh genehmigt, auch beschlossen, zum Bau der Kleinbahn Voldagsen-Salzhemmendorf-Duingen dem Unternehmer (der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Hannover) ein Darlehen von 800 000 ℳ unter den feststehenden Bedingungen zu gewähren; ausserdem wird ausbedungen, dass die Garantie für die Zinsen und die Amortisation von dem Kreise Hameln zu übernehmen ist.

Verschiedenes.

Ostende-Wiener Expresszug.

Wie uns die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen mittheilt, entspricht die in Nr. 6 S. 63 d. Ztg. unter der Rubrik „Verschiedenes" mitgetheilte Notiz, betreffend den Ostende-Wiener Expresszug, nicht mehr ganz den gegenwärtigen Verhältnissen, indem vom 1. Januar 1896 ab eine Verschiebung in den Verkehrstagen des wöchentlich einmal direkt bis Triest zum Anschluss an die Lloyddampfer verkehrenden Ostende-Expresszuges eingetreten ist. Es erfolgt nämlich die Abfahrt von London nunmehr jeden Montag, die Abfahrt in Triest jeden Mittwoch, die Ankunft in Alexandrien jeden Sonntag früh.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Auf Seite 54 des Tarifs ist die Entfernung zwischen Kellmünz und Neunkirchen (Saar) auf **366 km** zu berichtigen.

München, im Februar 1896. (286)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Gladenbach-Ziegenhain (Reg.-Bez. Cassel) von 98 auf **68 km** berichtigt.

Cassel, den 5. Februar 1896. (287)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr der Stationen der Bezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken untereinander. Die Entfernung für die Verkehrsbeziehung Blankenheim-Kohlscheid wird von 205 auf **105 km** berichtigt.

Köln, den 5. Februar 1896. (288)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der schmalspurigen Lokalbahn Müllheim-Badenweiler. Am 15. Februar 1896 wird die von Station Müllheim der Grossh. Badischen Staatseisenbahn abgehende **7,54 km** lange Linie Müllheim-Badenweiler dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der für den Betrieb der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1[2] genehmigt worden.

Exemplare der bezüglichen Tarife können von unserer Station Badenweiler bezogen werden.

Freiburg i/Br., im Februar 1896. (289)
Der Vorstand
der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler.

3. Eröffnungen von Stationen.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden sind die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der diesseitigen Neubaustrecke Schiessplatz-Jüterbog für den allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 6. Februar 1896. (290J)
Direktion der Militäreisenbahn.

4. Güterverkehr.

Aufnahme der Station Düsseldorf-Hafen in den Ausnahmetarif 5a für Basalt, Basaltpflastersteine usw. der

Gütertarife für den Rheinischen Nachbar- und den Rechtsrheinisch-Hessischen Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Düsseldorf-Hafen in den Ausnahmetarif 5a für Basalt, Basaltpflastersteine usw. der Gütertarife für den Rheinischen Nachbar- und den Rechtsrheinisch-Hessischen Güterverkehr mit den Sätzen der Station Düsseldorf-Bilk aufgenommen.
Elberfeld, den 7. Februar 1896. (291)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1896 wird die Station Wustermark als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie der Station Spandau einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 6. Februar 1896. (292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Baumwollverkehr von Deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn. Vom 8. d. Mts. neuen Stils ab wird der durch unsere Bekanntmachung vom 23. Januar d. J. — E 189h eingeführte Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10 000 kg von Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Wilhelmsburg nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn, dahin berichtigt, dass die Fracht „ab Schnittpunkt Alexandrowo östlich“ um 1 Kopeke für 100 kg erhöht, die Nebengebühren hingegen um den gleichen Betrag für 100 kg ermässigt werden.
Ohne Aenderung der Gesammtfracht stellen sich demnach die Fracht auf 87,69 Kopeken und die Nebengebühren auf 5,64 Kopeken, zusammen 93,33 Kopeken für 100 kg.
Bromberg, den 3. Februar 1896. (293)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbandsgüterverkehr. Am 1. März 1896 erscheint unter der Bezeichnung „Hanseatisch-Ostdeutscher Verbandsgütertarif“ ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke
Bromberg, Danzig, Königsberg (I), sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn;
Breslau, Kattowitz, Posen (II), sowie der Breslau-Warschauer Eisenbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus;
Berlin, Stettin (III), sowie der Stargard-Cüstriner, der Alt-Damm-Colberger und der Königlichen Militär-Eisenbahn
einerseits und den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde Flensburger Eisenbahn, der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, der Altona-Kaltenkirchener, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Wittenberge-Perleberger, der Prignitzer, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm- und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn andererseits.
Durch diesen Tarif werden aufgehoben:
1. der Hanseatisch-Ostdeutsche Verbandsgütertarif
   a) Tarifheft Nr. 1 vom 1. Januar 1891,
   b) Tarifheft Nr. 2 vom 1. Dezember 1890,
   c) Tarifheft Nr. 3 vom 1. Januar 1891,
2. der Berlin-Hanseatische Gütertarif vom 1. Juli 1893;
3. der Nord Ostsee Verbandsgütertarif vom 1. September 1891;
4. der Niederdeutsche Verbandsgütertarif vom 1. November 1891;
5. der Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Gütertarif vom 1. Januar 1892;
6. der Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Gütertarif vom 1. Juli 1893/1. Mai 1892;
7. der Militärbahn-Staatsbahn Gütertarif vom 1. Juni 1889;
8. der Gruppentarif III (Berlin Stettin) vom 1. April 1895;
9. der Berlin-Nordostdeutsche Gütertarif (Gruppe I/III) vom 1. April 1895;
10. der Berlin-Stettin-Schlesische Gütertarif (Gruppe II/III) vom 1. April 1895;
und zwar:
   der Tarif zu 1a mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für Alexandrowo, welche bis auf weiteres bestehen bleiben,
   der Tarif zu 1b mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für die am 1. April 1895 aus dem Direktionsbezirk Berlin in den Direktionsbezirk Halle übergegangenen Stationen, welche bis auf weiteres bestehen bleiben,
   die Tarife zu 1c und 2 in vollem Umfange,
   die Tarife zu 3 bis 10 bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Letzterer enthält neben einer Erweiterung der direkten Abfertigung zahlreiche Ermässigungen der bisherigen direkten Frachtsätze. Soweit in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April 1896 ab gültig.
Der neue Tarif wird in 4 Heften herausgegeben (Heft 1: Besondere Bestimmungen und Ausnahmetarife, Hefte 2—4 Kilometerzeiger für die Direktionsbezirke Bromberg-Danzig-Königsberg, Breslau-Kattowitz Posen, Berlin-Stettin und anschliessende Bahnen) und kann vom 20. Februar 1896 ab durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie durch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz käuflich bezogen werden. Nähere Auskunft ertheilt bereits jetzt das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Schöneberger Ufer 1—4.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Berlin, den 3. Februar 1896. (294)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. gelangen für den Verkehr zwischen der Station Harthau i. Erzgeb. der Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Giessen der Oberhessischen Bahnen, sowie Burgsolms, Lollar und Giessen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.
Erfurt, den 7. Februar 1896. (295)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten ermässigte Frachtsätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) von der Station Heufeld der Bayerischen Staatsbahnen nach Rheinisch-Westfälischen Hafenstationen in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 6. Februar 1896. (296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten im Verkehre zwischen den Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft der Linie Gennep-Schyndel einerseits und der Station Trier r. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 6. Februar 1896. (297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg; Theil II vom 20. August 1892. Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag IV zum Tarife, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tariftabellen enthält, zur Einführung. Der gleichzeitig erschienene Nachtrag II zu den Verkehrsleitungsvorschriften wird nur an die Dienstesstellen abgegeben.
München, im Februar 1896. (298)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe des Nachtrages V zum Tarif, Theil II, Heft 3 und des Nachtrages IV zum Tarif, Theil II, Heft 4, sowie der Nachträge III zu den Anhängen dieser Tarife.) Mit 1. April l. J. treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband der Nachtrag V zum Tarif, Theil II, Heft 3, der Nachtrag IV zum Tarif, Theil II, Heft 4 und die Nachträge III zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 in Kraft. Der Nachtrag V zum Tarifheft 3 enthält zwei neue Ausnahmetarife u. zw. Nr. 25 für Weizen, Roggen, Gerste etc. zur Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern und Nr. 26 für Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphta), ferner die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) durch Aufnahme der Stationen Arad und Turocz-Szt. Marton und die Ausdehnung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter der Stückgutklasse I und II auf Sendungen nach Schweden und Norwegen bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen. Der Nachtrag IV zum Tarifheft 4 enthält einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholzextrakt.
Ausserdem enthalten die beiden vorerwähnten Nachträge eine Aenderung bezw. Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen“, eine Aenderung der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und die Aenderung von Stationsnamen.
Die Nachträge III zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 enthalten die bereits publizirte und mit 1. November 1895 in Kraft getretene Aenderung der Kursdifferenzen.
Wien, am 4. Februar 1896. (299)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn. Ab 1. April d. J. kommen auf unserer Bahn neue Gütertarife zur Einführung und sind die Tarifhefte ab 1. März d. J. bei

den Stationen Meppen und Haselünne käuflich zu haben.

Meppen, den 8. Februar 1896. (300)
Die Kreis-Eisenbahnkommission.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Meppen-Haselünner Eisenbahn. Vom 1. April 1896 ab fällt die freie Beförderung von Reisegepäck auf unserer Strecke fort und wird von benanntem Zeitpunkt an eine Gepäckfracht von 0,005 ℳ pro 10 kg und 1 km erhoben.

Als Mindestbetrag werden jedoch 0,20 ℳ erhoben.

Meppen, den 8. Februar 1896. (301)
Die Kreis-Eisenbahnkommission.

Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Elberfeld, Essen a/Ruhr, Frankfurt a/M., Münster i/W., Köln und St. Johann-Saarbrücken) einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ein neuer Tarif in Kraft.

Ausser neuen Tarifsätzen treten im Verkehr mit Oesterreichischen Stationen Vertheuerungen der bisherigen Fahrpreise ein.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 12 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Näheres ist auf den betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Köln, den 22. Januar 1896. (302)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Infolge anderweiter Feststellung der Entfernungen zwischen Deutz einerseits, Beuel, Braubach, Camp, Oberlahnstein und Rüdesheim andererseits und der dadurch bedingten Umrechnung der bezüglichen Fahrpreise tritt bei einzelnen Fahrkartengattungen und Klassen am 1. April d. J. eine Erhöhung von 10 ₰ ein.

Elberfeld, den 8. Februar 1896. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
225	—	—	1	Stück	Stahl —	0,5	225	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
226	—	—	1	„	Stahlblech —	10	226	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
227	—	—	1	Bund	Stahlstangen —	60	227	„	„	
228	—	—	1	—	eis. Stange, 1,58 m lg.	13	228	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
229	—	—	1	—	hölz. Stange mit eis. Spitze (Lanze)	2	229	Bremen	K. E.-D. Hannover	
230	—	—	1	Bund	Steinbohrer —	2	230	Regensburg	Bayerische Stsb.	
231	—	—	1	Fass	Theer —	?	231	Karlsruhe	Badische Stsb.	
232	—	—	1	Pack	Velocipedtheile, (8 Pedale u. 4 Taschen mit Zubehör)	5	232	Basel	„	
233	—	—	1	—	Vertikowaufsatz —	3,5	233	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	2	Pack	4 eis. Verzierungen —	3	234	Sagan	„	
235	—	—	1	—	Viehgitter —	?	235	Nippes	K. E.-D. Köln	
236	—	—	1	—	Vierkanteisen —	47	236	Coblenz rh.	„	
	A P	24	1	Stab	Vierkanteisen —	19				
	—	—	1	„	T-Eisen —	10				
237	—	—	1	—	altes Vorhängschloss	—	237	München C. B.	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	?	238	Jübek	K. E.-D. Altona	
239	—	—	2	Netze	Wäsche u. Garn	11	239	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
240	—	—	1	—	Wasserpfanne aus Weissblech mit gusseis. Deckel	2	240	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
241	—	—	1	—	Weichenzugstange —	—	241	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	beklebt: Niederweningen-Basel.
242	—	—	1	Säckchen	Zucker u. 12 Paar wollene Strümpfe	13	242	Lagerhaus in Coblenz	K. E.-D. Köln	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	5662	1	Fass	leer, 28,5 l —	11	1	Ingelheim	HessischeLudwigsb.	
2	C K	8860	1	Ballot	gefüllt (Unterhosen)	15	2	Worms	„	bez.: Hechingen? / Worms.
3	J S	4/5	2	Kisten	leer —	75	3	„	„	bez.: Frankfurt a/M. Stb.
4	J S	—	1	Tafel	Blech —	7	4	„	„	
5	K S	10	1	Pack	Säcke —	25	5	„	„	
6	M	2	1	Bund	3 St. Eisenw. —	—	6	Darmstadt	„	
7	M M	4	1	Fass	leer, 23,3 l —	6	7	Ingelheim	„	bez.: O. Ingelheim.
8	M S	312/315	3	Kolli	Eisendrängel —	—	8	Darmstadt	„	
9	O G	145	1	Pack	Säcke —	10	9	Mainz	„	bez.: Mainz.
10	R G	2755	1	Kiste	Cichorien —	41	10	Ingelheim	„	
11	S P M	8564	1	„	leer —	19	11	Mainz	„	bez.: Darmstadt-Mainz.
12	W S	—	1	„	leer —	7	12	„	„	bez.: Mainz.
13	K. Dranth Büdesheim	—	1	—	leere Milchkanne —	4	13	Bingen Eilg.-Abf.	„	
14	—	7077	3	—	Lampenkugeln —	6	14	Mainz	„	
15	—	—	32	—	Bretter —	—	15	Gr.-Gerau	„	
16	—	—	1	Fass	leer —	6	16	Ingelheim	„	
17	—	—	1	—	Kammrad —	—	17	Mainz	„	
18	—	—	2	Körbe	leer —	—	18	Höchst a/M.	„	
19	—	—	2	Stäbe	Stahl —	24	19	Mainz	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 3. Jahrgang 1896. Berlin, am 12 Februar 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	792	1	Kiste	Datteln	—	29	1	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschr.: Duisburg.
2	A B	965	1	Ballen	Tabak?	—	95	2	Gemünden	Bayerische Stsb.	auch C*214 und L C 114 bezeichnet.
3	A D	502	1	Fass	Petroleum	—	183	3	Tölz	„	
4	A E	18	1	—	Tischgestell	—	8	4	Nürnberg C. B.	„	
5	a g	9532	1	—	Bierfass, leer	—	—	5	München C. B.	„	
6	A H	3131	1	Fass	leer	—	15	6	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
7	A L	6000	1	Kiste	Käse	—	23	7	Villingen	Württemberg. Stsb.	
8	Am P G	0454	1	—	Petroleumfass	—	33	8	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
9	B	427	1	Korbfl.	Säure	—	65,5	9	Altona	K. E.-D. Altona	*)
10	B	1	1	Pack	Auswanderergut	—	6	10	Hamburg B.	„	beschr.: Hamburg.
11	B	—	1	Ballen	weisse Bohnen	—	50	11	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
12	B	6	1	—	Viehgitter	—	—	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	
13	B A	—	1	—	Gartenbank	—	20	13	Breslau-Odth.	K. E.-D. Breslau	
14	B B	8757	1	Kiste	Zündhölzer	—	28	14	Köln G.	K. E.-D. Köln	
15	B J	66664	1	—	Kiste, leer	—	—	15	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Weiden-Nürnberg bezettelt.
16	B M G	—	1	Sack	Holzwaaren	—	23	16	„		
17	B R	274	1	Kiste	Eisenwaaren	—	64	17	Neckarhausen	Württemberg. Stsb.	
18	B S	3	2	Stück	Eisen	—	19	18	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
19	B W	3101	1	Pack	Papier	—	17	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	C	—	1	Kiste	Datteln	—	30	20	„		
21	C	—	1	Pack	Drahtnägel	—	5	21	Zwickau	Sächsische Stsb.	
22	C D	2469	1	Kiste	präpar. Kohle	—	52	22	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
23	{ C H C }	8379	1	„	Vaseline	—	114	23	Berlin H. L.	„	
24	C K	73	1	—	leere Kiste	—	5	24	Hof	Bayerische Stsb.	Bamberg-Hof 26/XI bezettelt.
25	D	—	1	Kiste	eis. Gewichte	—	41	25	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
26	D	358/59	1	Fass	leer	—	8	26	Duisburg	K. E.-D. Essen	
27	D	10851	1	Bund	Galoschen	—	—	27	Rellinghausen	„	
28	D E	—	12	—	Eisenplatten	—	240	28	Gemünden	Bayerische Stsb	
29	D H	37	1	Sack	Haselnüsse	—	97	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	D H	89266/7	2	Ringe	Bandeisen	—	47	30	Kiel	K. E.-D. Altona	
31	D K	4	1	Fass	leer	—	11	31	Kettwig	K. E.-D. Essen	
32	D L	319	1	Kiste	Tellerkörbchen	—	80	32	Dortmund Bm.	„	
33	{ D M (undeutlich) }	—	1	Kollo	Flacheisen	—	267	33	Duisburg	„	
34	E	2278	1	Kiste	gefüllt	—	23	34	Colmar	Elsass-Lothring.	
35	{ E E }	513 523 }	3	Ballen	Holzwolle	—	314	35	Mannheim	Badische Stsb.	
36	E M	9301	1	Kiste	leer	—	11	36	{ Dresden-N. Leipz. B. }	Sächsische Stsb.	bez.: Lengefeld.
37	E S	1425	1	„	leer	—	28	37	Dresden-Fr.	„	bez.: Leipzig.
38	F	4	1	—	Budentheil	—	21	38	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	
39	F H	2	1	Kollo	leerer Kasten	—	14	39	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
40	G	826/27	2	Fässer	Petroleum	—	—	40	Peiskretscham	K. E.-D. Kattowitz	
41	{ Gal. C L B }	1106	1	—	eis. Kippe	—	—	41	Schoppinitz	„	
42	G C C	433	1	Kiste	gefüllt	—	20	42	Colmar	Elsass-Lothring.	
43	G G	—	10	Kisten	Indigo	—	470	43	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
44	G H	252	1	Kiste	Feilen	—	329	44	Langendreer Bm.	K. E.-D. Essen	
45	G H	26	2	Stück	hölz. Rahmen**)	—	28	45	Heidelberg	Badische Stsb.	**) für Bettrost.
46	G R	1	1	Kiste	Cigarrenkistchen	—	11,5	46	{ Dresden-N. Leipz. B. }	Sächsische Stsb.	bez.: Frankenberg.
47	H	1	1	„	?	—	80	47	Bonn	K. E.-D. Köln	

*) Beschr.: Hamburg Abs. J. Bernhardi, Leipzig.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	H	47	1	Ballen	Lumpen —	32	48	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	beschr.:
49	H	3018	1	Fass	Farbe —	100	49	Duisburg	K. E.-D. Essen	Duisburg.
50	HE	16	1	—	leerer Kübel (mit Deckelverschluss)	30	50	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
51	H H	—	1	Bund	Schaufelstiele —	22	51	Langendreer Bm.	K. E.-D. Essen	
52	H H	9079	1	Kiste	leer —	14	52	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	bez.: Frankenberg.
53	H H	281	1	"	leere Blechbüchsen —	7	53	"	"	bez.: Miltitz.
54	HHS	566	1	Ballen	Gewebe —	60	54	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
55	J A B	2954	1	Kiste	Lampen —	50	55	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
56	J B	69241	16	—	Bretter (in einem Bund)	88	56	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
57	J Br	1303	1	—	leeres Bierfass —	—	57	München C. B.	"	
58	J E	4341	1	Kiste	leer —	17	58	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
59	J F S	7631	1	"	? —	34	59	Gera	K. E.-D. Erfurt	
60	J H	—	1	Säckchen	Zwiebeln —	9,5	60	Riesa	Sächsische Stsb.	
61	J J L	616	1	Bll	Wollgarn —	?	61	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
62	J L	—	1	Sack	Betten —	10	62	Bamberg	Bayerische Stsb.	
63	J M	1	1	—	Stange Eisen —	15	63	Bettingen	Wilhelm-Luxembgb.	
64	J P oder T P	—	1	Sack	Kartoffeln —	44	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	J S	15065	1	Fass	leer —	10	65	Gottmadingen	Badische Stsb.	
66	K	47/48	2	Säcke	gefüllt —	101	66	Colmar	Elsass-Lothring.	
67	K B od. F P	6	6	—	leere Bierfässer —	20	67	München C. B.	Bayerische Stsb.	Genua bez.
68	K H	100	1	Pack	10 leere Kartoffelsäcke	10	68	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
69	K K	10112	1	Kiste	Cigarrenkistchen —	17	69	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
70	K K	433	1	"	? —	—	70	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
71	K K St. B	—	1	—	Kette —	—	71	Spandau	K. E.-D. Berlin	
72	K K St. B	726	1	—	Decke —	—	72	Simbach	Bayerische Stsb.	
73	K S	—	18	Stück	Bretter —	?	73	Karlsruhe	Badische Stsb.	
74	L A	—	1	—	Ofentheiluntersatz —	10	74	Freiburg	"	Titisee beschr.
75	L B	582	1	Kiste	frische Fische —	120	75	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
76	L F	288	1	"	Holzwaaren —	45	76	Strassburg	Elsass-Lothring.	
77	L H	—	1	Sack	Wallnüsse —	40	77	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beschr.:
78	L M P	100	1	Kiste	Musikwerke —	11	78	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	London.
79	L M S	10163	1	"	leer —	5	79	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
80	Ls	—	1	—	Bodenkarre —	30	80	Pankow Rp.	K. E.-D. Berlin	
81	L S	6565	2	Pack	Schaufeln —	24	81	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
82	M S	330/1	1	Korb	Eisenwaaren —	32	82	"	"	
83	M S	312/15	4	Kolli	Eisendrängel —	26	83	Köln G.	K. E.-D. Köln	
84	M Z	1871	2	—	Holzrahmen —	15	84	Bonn	"	
85	O	—	20	—	Roststäbe —	71	85	Köln G.	"	
86	O D J	5375	1	Kiste	gefüllt —	60	86	Heidelberg	Badische Stsb.	
87	P R	5	1	Pack	Weiden —	4	87	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
88	P S	—	1	—	eis. Tiegel —	34	88	Strassburg	Elsass-Lothring.	
89	R	494	1	Pack	eis. Schaufeln —	20	89	Duisburg	K. E.-D. Essen	
90	R	9178	1	Bund	eis. Schellen —	9	90	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
91	R roth	—	1	—	eis. Ofenplatte —	2,5	91	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
92	R	101/2	2	Bund	leere Säcke —	150	92	Offenburg	Badische Stsb.	
93	R F & Co.	2775, 785, 2293, 2077	4	Kisten	leer —	44	93	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
94	S C	85543	1	Kiste	? —	39	94	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
95	S F	14638	1	"	? —	—	95	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
96	S H	837	1	"	Lack —	26	96	Dalheim	K. E.-D. Köln	
97	S M	5776	1	"	Lichter —	17	97	Karlsruhe	Badische Stsb.	
98	S Z	796	2	—	leere Harasse —	63	98	Radolfzell	"	
99	S Z	3400	1	Kiste	Spielwaaren —	154	99	Köln G.	K. E.-D. Köln	
100	T D	224	1	Ballen	? —	71	100	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
101	T H	1	1	Kiste	? —	12,5	101	Asch	Bayerische Stsb.	Carlsbad
102	V M	518	1	Korb	Flaschen —	22	102	Essen Rh.	K. E.-D. Essen	beschr.
103	W K	17257	1	Kiste	Rosinen —	29	103	Osterhagen	K. E.-D. Cassel	M E. mit
104	W R R	—	1	—	Ofenuntersatztheil —	22,5	104	Marktbreit	Bayerische Stsb.	Kreide be-
105	W S	1021	1	Kiste	Pflaumen —	14	105	Elberfeld	K. E.-D Elberfeld	schrieben.
106	Z	12461	1	"	Kerzen —	55	106	Neumünster	Elsass-Lothring.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
107	Altenhausen	7331	1	—	leeres Bierfass —	—	107	München C. B.	Bayerische Stsb.	
108	B Höchst	—	2	Bund	eis. Gasröhren —	96	108	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
109	Bludenz	4546	1	—	leeres Fass —	17	109	München Ost.	Bayerische Stsb.	
110	Bistritz	620	1	—	Klavierstuhl —	6	110	Strassburg	Elsass-Lothring.	
111	Braunschweig	1 2	1	—	eis. Platte —	24	111	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
112	G K Höfel-brauerei	4493	1	—	Kiste, leer —	7	112	Würzburg	Bayerische Stsb.	Hannover-Würzburg bez.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	Entliehen von L. Rieselfeld, Lübeck	—	1	Sack	leere Säcke	—	23	113	Neubuckow	Meckl. Friedr. Frzb.	
114	Körtsch	4270	1	—	Fass, leer	—	25	114	München Ost	Bayerische Stsb.	
115	Gebr. D T T N	6712	1	—	Bierfass, leer	—	—	115	München C. B.	"	
116	J. H. Leipzig	—	1	Sack	Betten	—	13,5	116	Leipzig I (Bayer. B.)	Sächsische Stsb.	
117	Adam Wolf	—	1	Kollo	Rohstab	—	4	117	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
118	C U und Ueckermann Münster a. D.	85	1	Pack	2 Stühle	—	—	118	Spandau	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
119	—	5.23	1	—	eis. Platte, 45 cm lg., 93 cm br.		3,5	119	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
120	—	6	1	—	eis. Topf	—	6	120	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
121	—	6	1	—	gusseis. Gewicht*)	—	8	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*) Lampentheil.
122	—	30	1	—	eis. Gusstheil	—	1,5	122	Wittenberge	"	
123	—	224	1	—	gusseis. Gewicht	—	11	123	Hamburg B.	"	**)
124	—	457	1	—	Wagendecke	—	—	124	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
125	—	865	1	—	Bierfass, leer	—	—	125	München C. B.	Bayerische Stsb.	
		1244	1	—	Bierfass, leer	—	—				
		1715	1	—	Bierfass, leer	—	—				
		2305	1	—	Bierfass, leer	—	—				
		2355	1	—	Bierfass, leer	—	—				
126	—	3062	1	Pack	Düten	—	5	126	Strassburg	Elsass-Lothring.	
127	—	3504	1	—	Bierfass, leer	—	—	127	München C. B.	Bayerische Stsb.	
128	—	8996	1	Kollo	Kette	—	70	128	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	9565	1	—	Bierfass, leer	—	—	129	München C. B.	Bayerische Stsb.	
130	—	33012	1	—	Bierfass	—	—	130	Freiberg	Sächsische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:						
131	θ	177713	1	Kistchen	Pfeffer	—	3	131	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
132	△	1/2	2	Fässchen	leer	—	14	132	Düsseldorf-D.	"	
133	△ RS	84780	1	Kiste	Automat	—	21	133	Köln G.	K. E.-D. Köln	
134	θ	6721	1	Ballen	Tabak	—	90	134	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
135	—	—	1	Ballen	Abfallpapier	—	55	135	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	—	Aufsatz, geschnitztes Bettladetheil		1	136	München C. B.	Bayerische Stsb.	
137	—	—	1	Bund	schmales Bandeisen		26	137	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
138	—	—	1	"	eis. Beschläge	—	2	138	Freiburg	Badische Stsb.	
139	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	20	139	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
140	—	—	5	Dosen	Bratheringe	—	44	140	Selb Bhf.	Bayerische Stsb.	
141	—	—	1	—	Brett, 6,5 m lg., 36 cm br., 2,5 cm stark		2	141	Rheine	K. E.-D. Münster	
142	—	—	1	—	Brett, 12 m lg., 14 cm br.		—	142	Walpertshofen	Bayerische Stsb.	
143	—	—	8	—	Bretter	—	—	143	München Süd	"	***)
144	—	—	1	Sack	Brot	—	9	144	Tölz	"	
145	—	—	1	Karton	3 Bücher: Afanga 1/3., Roman von Theodor Mügge		1	145	Bremerhafen Freihafen	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	1	Pack	Bürsten	—	2	146	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
147	—	—	1	Sack	Draht u. Nägel	—	14	147	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	1	Tafel	Eisen	—	100	148	Wittelsheim	Elsass-Lothring.	
149	—	—	1	Kollo	Eisenblech	—	50	149	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	
150	—	—	1	Stück	rundes Eisenblech	—	10	150	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	8	"	Eisenstäbe	—	210	151	"	"	
152	—	—	1	—	verzinkter Eisentopf		4,5	152	Dalheim	K. E.-D. Köln	
153	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	34,5	153	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	†)
154	—	—	1	Korb	Erdbohrer	—	57	154	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	

**) Lampentheil. Bekl. Berlin H. u. L.
***) Von einer Wagenladung abgefallen, auf der Strecke.
†) Fenster- u. Thürbeschläge, Feilen. Alte Beklebung: Saarn/Schalksmühle.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
155	—	—	18	Bund	Fassbänder (Weiden)	49	155	Buldern	K. E.-D. Münster	
156	—	—	2	—	Fässer, gefüllt*)	?	156	Karlsruhe	Badische Stsb.	*) ansch. Carbolineum.
157	—	—	3	Stück	leere Fässer	116	157	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	„	Feldschmiede	59	158	Elberfeld	„	
159	—	—	1	Kollo	gusseis. Feuertopf	4,5	159	Düsseld.-Derend.	„	
160	—	—	1	Pack	Galoschen	9	160	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
161	—	—	1	Partie	lose schwarze Glasröhren	1	161	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
162	—	—	1	—	Gussplatte	13	162	Bretten	Badische Stsb.	
163	—	—	1	Stück	Gussrohr	10	163	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1	Kollo	Gussrohr	5	164	Elberfeld	„	
165	—	—	1	Kiste	Haargras	58	165	Adorf	Sächsische Stsb.	
166	—	—	2	Stück	Haken mit Holzgriff	1	166	Zwickau	„	
167	—	—	1	—	eis. Hammer (ohne Stiel)	6,5	167	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
168	—	—	1	Pack	ansch. Hasenfelle	16	168	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
169	—	—	1	—	eis. Hebel	8	169	Emden	K. E.-D. Münster	
170	—	—	1	—	eis. Heerdthür mit Messinggriff	1	170	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
171	—	—	4	Stück	Holzfüsse	1	171	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
172	—	—	1	Pack	bearb. Holzleisten	1,5	172	Leipzig II, Dr. B. Eilg.	„	
173	—	—	1	Kiste	Holzmodelle	21	173	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	—	Holzschuh	0,5	174	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
175	—	—	1	—	Kamin aus Blech	5	175	Simbach	Bayerische Stsb.	
176	—	—	1	Sack	Kartoffeln	62	176	Zwickau	Sächsische Stsb.	
177	—	—	1	—	eis. Kessel	41,5	177	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
178	—	—	1	Pack	Ketten u. Pferdegebisse	14	178	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
179	—	—	1	Pappkarton	Kinderschuhe und Agraffen (Muster)	0,5	179	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
180	—	—	1	Kollo	Kinderschiebekarre	2	180	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	1	—	eis. Kinderschlitten	12	181	Karlsruhe	Badische Stsb.	
182	—	—	1	Korb	alte Kleider u. Säcke	40	182	Saalfeld O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
183	—	—	1	Koffer**)	Kleidungsstücke	32	183	Hammer	K. E.-D. Kattowitz	**) brauner.
184	—	—	1	Pack	10 Stück neue Körbe	23	184	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	2	„	Kohleneimer	20	185	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
186	—	—	1	—	eis. Ladebühne	25	186	Wanne	„	
187	—	—	2	Stück	eis. Laufschienen	27	187	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
188	—	—	1	Sack	Lumpen	18	188	Herne	K. E.-D. Essen	
189	—	—	1	—	Maschinentheil	26	189	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	16	Stück	alte Maschinentheile, Achslager, Träger, Schrauben usw.	340	190	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
191	—	—	1	—	Messingring mit Holzröllchen	1,5	191	München C. B.	„	
192	—	—	1	Kollo	dünnes, 2,5 m langes Messingrohr	1,5	192	Remscheid-Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Stück	Messingrohr	12,5	193	Zwickau	Sächsische Stsb.	
194	—	—	1	Korb	Modelle	12	194	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	1	Sack	Nägel	50	195	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
196	—	—	1	—	Nudelbrett	—	196	Marbach a. N.	Württemberg. Stsb.	
197	—	—	1	—	Ofenrohr	5	197	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	
198	—	—	1	Stück	Ofenrohr	5	198	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	—	Ofenrohr	2	199	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
200	—	—	6	Kolli	eis. Ofentheile	11	200	Königsberg O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
201	—	—	1	—	eis. Platte	3	201	Triebes	Sächsische Stsb.	
202	—	—	1	eis. Flasche	Quecksilber	7	202	Zwickau	„	
203	—	—	1	Bund	14 Reisigbesen	13	203	Kempten	Bayerische Stsb.	
204	—	—	1	Pack	Ried	1½	204	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	„	8 eis. Ringe	2,5	205	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
206	—	—	2	„	gusseis. Ringe	37	206	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
207	—	—	1	—	gusseis. Rohr	4	207	Königstein	Sächsische Stsb.	
208	—	—	1	—	eis. Rohr	9	208	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
209	—	—	1	Pack	Rohrsessel	10	209	Köln G.	K. E.-D. Köln	
210	—	—	3	Stangen	Rundstahl	55	210	Coblenz rh.	„	
211	—	—	1	Sack	leere Säcke	17	211	Essen Bm.	K. E.-D. Essen	
212	—	—	2	Bündel	leere Säcke	55	212	Neustadt i. Schw.	Badische Stsb.	
213	—	—	1	—	Sackkarre	35	213	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
214	—	—	2	Stück	Sauerkrautfässer	58	214	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	Bund	Seiler und Stricke	23	215	Appenweier	Badische Stsb.	
216	—	—	1	—	eis. Schieber	2	216	Freiburg	„	
217	—	—	1	—	Schiebkarre	30	217	Wanne	K. E.-D. Essen	
218	—	—	2	Stück	eis. Schrauben	168	218	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Pack	Schraubstock	13	219	Seifhennersdorf	Sächsische Stsb.	
220	—	—	1	—	eis. Schwungrad	40	220	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	1	—	Spahnkorb	4,5	221	Dresden N. (Leipz. B.)	Sächsische Stsb.	
222	—	—	5 9	Stück „	Sparren, 2—4 m lg. Brettchen, 0,5 m lg.	—	222	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	
223	—	—	1	Stange	Stahl	26	223	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	Bund	Stahl	14	224	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Schluss vom Güter-Anzeiger S. II.

Nr. 14. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Februar 1896.

Inhalt:

Eisenbahn-Zeitfragen: Die Grundlagen der Gebührenberechnung.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Zum Programm des Oesterr. Eisenbahnministers.
Die Landtage u. d. Eisenbahnen.
Beschleunigung der Erledigungen von Parteireklamationen.
Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums.
Umwandlung der Prioritäten der Erzherzog Albrechtbahn.
Sicherheitsvorkehrung bei den Wechseln.
Begünstigungen für den Massenbesuch der Millenniums-Ausstellung in Budapest.
Konzessionirung von Vizinal- (Lokal-) Bahnen in Ungarn.
Erprobung der elektr. Tramway mit der Stromzuführung im Strassenniveau in Prag.
Die Aktien der Bozen-Meraner B.
Aus einem Vortrag über die Bostoner Unterpflasterbahn.
Börsenbericht.
Todtenschau:
Dr. Moritz Rühlmann †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Eisenbahn-Effektenverkehr.
6. Verdingungen.

Eisenbahn-Zeitfragen: Die Grundlagen der Gebührenberechnung.

Die Gebührenberechnung wurde zunächst für den Eisenbahn-Sachenverkehr nach dem Vorgange der Landfrachtbeförderung unter Zugrundelegung eines bestimmten Gewichts- und Wegabschnittes auf die zur Aufgabe gelangenden Gewichtsmengen aufgestellt. Für jede besonders benannte Art der Sachen wurde ein besonderer Einheitspreis nach örtlichen Erwägungen festgesetzt; bei Zunahme des Verkehrs und der Arten der Sachen wurden die mit gleichen Einheitspreisen eingeschätzten Güter nach Namen in Gruppen zusammengefasst, wenn man nicht die alphabetische Anordnung festzuhalten für bequemer erachtete.

Als sich herausstellte, dass die gleichen Gewichtsmengen, infolge des Eigengewichtes der Stoffe, der Formen, in die sie durch Bearbeitung gebracht, der Verpackung, die man gewählt, in ausserordentlich von einander abweichenden Raumverhältnissen zur Aufgabe gelangten, hieraus sich eine ebenso ungleichmässige Ausnutzung des Wagenladeraums und wiederum ein Missverhältniss zwischen der bewegten Nutz- und todten Last, endlich zwischen Selbstkosten und Einnahmen ergaben, wurde die Erwägung nahe gelegt, dass das wirkliche Gewicht allein als Rechnungsunterlage nicht ausreiche, sondern zu diesem eine Bestimmung über die Regelung der Raumausnutzung treten müsse. Als solche wurde für die Benutzung eines gewissen Raummaasses (jetzt Raummeter) ein Mindest-Ausnutzungsgewicht (150 kg) als Rechnungsunterlage, d. h. die Erhebung einer Mindest-Fuhrgebühr für den beanspruchten Laderaum grundsätzlich als zutreffend erkannt.

(Im folgenden wird das auf ein Raummeter bezogene Mindest-Rechnungsgewicht als Normalgewicht und die hiernach berechnete Mindest-Fuhrgebühr als Normalsatz bezeichnet werden.)

Soweit hatte der Augenschein geholfen und den, weil richtig, unanfechtbaren Grundsatz zu Tage gefördert, dass nach Maassgabe des Normalsatzes eine Mindest-Frachterhebung einzutreten habe, sofern das wirkliche Gewicht unter der Grenze des Normalgewichtes liegt. Um die richtigen Sachen auch wirklich zu treffen, hätte diese Anordnung nothwendiger Weise allgemein auf alle Sendungen ausgedehnt werden müssen.

Statt dessen hatte man die Anwendung auf Ausnahmen beschränkt und diese in die Form einer namentlichen Liste gebracht, auch mit Erläuterungen versehen, ob und wie verpackt die in dem Verzeichniss benannten Sachen sein dürfen, und so hat sich die Uebung bis heute erhalten. Die im Schema aufgeführten Sendungen wurden und werden als sperrig bezeichnet und durchweg mit einem Gewichtszuschlag von 15 vom Hundert berechnet.

Der ursprünglich leitende Gedanke, welcher zu der Maassnahme Veranlassung gegeben, war somit verlassen oder doch in einer Form zur Anwendung gekommen, die keine Gewähr für eine richtige Durchführung bieten konnte: nicht nur im Sinne der Freigabe wirklich sperriger Sendungen, sondern auch der Heranziehung solcher Sendungen mit höheren Rechnungsgewichten, als nach der Regel des Normalgewichts zulässig erschienen.

Welche von der beabsichtigten Wirkung abweichende Ergebnisse hierbei eintreten können, wird das folgende Beispiel zeigen. Von vier je einen Raummeter beanspruchenden Sendungen wiegen zwei je 140 kg, die anderen je 40 kg. Fallen die Inhaltsbezeichnungen von je einer der beiden ersten, wie der beiden letzten Sendungen unter die namentlich im Schema aufgeführten, so würden diese vier Sendungen mit bezw. 140, 210, 40 und 60 kg zur Berechnung gezogen, während nach der ursprünglichen Absicht, der Regel, bezogen auf das Normalgewicht, alle vier Sendungen mit 150 kg gleichmässig herangezogen werden sollten. In einem Falle würden 60 kg zu viel, in dem anderen je 10, 110 und 90 kg zu wenig berechnet worden sein, in allen Fällen würde unter Anwendung des Sperrigkeitsschemas also unrichtig berechnet werden.

Für Sendungen in Wagenladungen wurde das Raumsystem, d. h. die Berechnung nach dem Laderaum, eingeführt. Derselbe Umstand, welcher die sinngemässe Durchführung des Gedankens für Einzelgut beeinträchtigt, die Nichtberücksichtigung des Normalgewichts für alle Sendungen, hat auch hierbei seinen störenden Einfluss geltend gemacht. Aus dem Raumsystem ist infolge des zur Anwendung gekommenen Tarifschemas ein 10 t Tragkraft-Ziffersystem mit einer Unterklasse von 5 t Ausnutzungsgewicht geworden.

Das Tarifschema wollte rechnerisch die Wagenladung von 10 t; man versah die Wagen mit Achsen von dieser Tragkraft und von dem Wagenraum war nurmehr in dem Sinne zu sprechen, dass, so gross oder klein der Wagen auch ist, dessen Laderaum bis zur Höhe der Tragkraftziffer ausgenutzt werden kann. Ob dies bei kleineren, selbst grösseren Wagen möglich ist, hängt von dem Mehrgewicht der Sachen gegen das normale ab, nicht von diesem: die Regel ist nach oben überschritten.

Dies wird recht eigentlich bestätigt durch die in das Schema aufgenommene zweite Wagenklasse (A), welche, auf 5 t bezogen, sich als ein Verlassen der Regel nach unten, als eine Milderungsform gegenüber der 10 t (B) -Klasse kennzeichnet. Der Versender hat die Berechtigung, den vollen Raum, selbst des grössten Wagens auszunutzen, ohne für ihn voll zu bezahlen; die Eisenbahn hat sich des werthvollen Beiladungsrechtes überdies begeben; es ist das Gegentheil von dem erreicht, was das Raumsystem für sich in Anspruch nimmt und als Kriterium der rechten Tarifwirkung gilt: die Besserung des Verhältnisses der Nutz- zur todten Last; es ist die Verneinung des Grundgedankens.

Der rechnerische Begriff der Wagenladung, wie der vorher erörterte der Sperrigkeit bedürfen somit beide einer Neubildung, die auf einem sichereren Boden steht als heute.

Es kann nur eine Wagenladungsklasse geben, weil es nur eine auf den vorhandenen Laderaum bezogene normale Ausnutzung gibt: das Tarifschema hat mit B zu hoch, mit A zu niedrig gegriffen. Die Leistung liegt etwa in der Mitte: Normalgewicht rund 200 kg, die Wagenladung für 40 Raummeter auf 8 t angenommen. Hierbei ist für schwerere als normale Sachen die weitere Belastung des Wagens bis zur Höhe der Tragkraftziffer durchaus als selbstverständlich und von dem Versender gern geübt vorauszusetzen, da für die weitere Belastung als 8 t der gleiche Tonnenkilometersatz für die Fuhrleistung erhoben wird, mithin beide Theile einen gerecht bemessenen Nutzen für die erhöhte Wagenbelastung haben.

Das Ergebniss der vorstehenden Untersuchung ist: nicht messen oder wiegen, sondern messen und wiegen; messen wegen des auf den Raum bezogenen Mindestgewichts; wiegen wegen des zur Rechnung heranzuziehenden wirklichen Gewichts, wenn die Sendung schwerer als normal ist, d. h. wegen der Mindest- oder Höchstberechnung der Gebühren.

Wenn der Erkenntniss der Nothwendigkeit dieser Mindesterhebung statt des Schemas seiner Zeit eine sinnfälligere Anwendung und Uebung gefolgt wäre, hätte sich längst eine einfache, das Versandgeschäft zu Gunsten beider Theile erleichternde Handhabung eingelebt. Jeder Versender würde im eigenen Hause, also vor Ab- oder Aufgabe zur oder auf der Eisenbahn den Rauminhalt dessen, was er zu versenden beabsichtigt, ermitteln, hieraus finden, ob die Sendung nach dem Normalgewicht zu bezeichnen sei oder nicht, von vornherein sich also von den Mindestkosten Rechenschaft geben können. Ist die Sendung schwerer als normal, kann er, im Besitz einer Waage, oder verfügend über eine Waage im Hause oder der Nachbarschaft, das Höchstgewicht, die Höchstkosten ermitteln, anderenfalls geschieht dies bei der Prüfungs-Verwägung auf der Bahnannahmestelle.

Nun wird natürlich von den stets Bedenklichen, von denen, die dem Schema den Vorzug geben, weil es sie von der Mitarbeit entbindet, entgegnet werden, das sei zwar richtig und erstrebungswerth, aber viel zu kopfzerbrecherisch für den Durchschnittsmenschen, der doch berufen sein würde, diese Lehre zu verstehen und anzuwenden; die Raumbestimmung einer Kiste, eines Ballens, eines Fasses, einer unregelmässigen Verpackung sei eine unerfüllbare Anforderung an die Versender, Magazinaufseher, Verpacker, sowie an die Bahnhofsunterbeamte, Vorarbeiter u. a., denen schliesslich die Nachprüfung der Messungen und Berechnungen zufällt.

Versuche haben bewiesen, dass bei der elementaren Einfachheit der Ausführung jedes Bedenken unberechtigt ist.

Die eine Erwägung beseitigt übrigens die gesuchtesten Einwendungen; es handelt sich durchaus nicht um mathematische Raumbestimmungen und Berechnungen, sondern um solche für Eisenbahn-Benutzungszwecke. Was hat also und wie hat dies in einfacher, zweckmässiger Weise zu geschehen? Da es sich lediglich um die Feststellung der Ausnutzung des Laderaumes handelt und diese die gleiche ist für 1 Kiste von 1 m Länge, Breite und Höhe, oder 1 Fass von 1 m Länge und gleichem grössten Durchmesser, oder einem ebensolchen Ballen u. a., ist die Bestimmung sehr einfach, denn die infolge von Rundungen, der kleineren Fussböden Durchmesser, der sonstigen Unregelmässigkeit der Form entstehenden Lücken gegenüber der vollkommen regelmässigen Raumumschliessung sind anderweit nicht auszunutzen, werden daher dem Stück zuzurechnen sein. Ein Wolle- oder Getreidesack, dessen Länge und dessen Durchmesser man misst, ist gleich wie ein Fass: Länge mal dem grössten Durchmesser als Breite, mal dem grössten Durchmesser als Höhe. Ist die Form sehr unregelmässig, werden die mitzurechnenden Lücken selbstredend grösser als im umgekehrten Falle sein.

Kinder in der Schule und begriffsschwächere Personen werden das Wesen und die Absicht sofort erfassen und diese ausführen lernen, wenn man einige verschieden geformte Gegenstände in eine Zimmer- oder sonst von rechtwinklig zu einander stehenden Wänden gebildete Ecke stellt und die drei grössten Abmessungen der Länge, Breite und Höhe auf Fussboden und Wände bezeichnet und misst. Die Sache, so betrachtet, ist jedermann fasslich, und das einzige Werkzeug, welches hierzu erforderlich, ist ein Metermaassstab, der jedem Arbeiter in seiner Anwendung geläufig ist, was von jedem höher Gebildeten also erst recht als selbstverständlich vorausgesetzt werden darf. Das Dezimeter wird als kleinstes Längenmaass, das Raumdezimeter als kleinstes Raummaass angenommen.

Bei der Wiegearbeit auf dem Bahnhof ist sogar der Metermaassstab, obschon er nicht fehlen darf, in den meisten Fällen dadurch entbehrlich zu machen, dass man den Auflege- und Rückenplatten der Dezimalwaagen bestimmte Abmessungen, etwa von 1 m Länge und Breite gibt und mit Dezimeter-Theilstrichen versieht, sodass beim Wiegen gleichzeitig Gewicht und Raummaass abgelesen werden kann.

Dies geschieht thatsächlich bei einiger Uebung mit ausreichender Genauigkeit und Schnelligkeit, ist eine ausserordentlich einfache Leistung, die überdies zu einer leichten Nachprüfung wird, wenn der Versender auf dem Begleitschein bereits die Angaben gemacht. Bei der ganzen Menge derjenigen Sachen, die augenfällig schwerer als normal sind, ist diese Raummaassermittelung überflüssig.

Ist das Normalgewicht eines Raummeters auf 200 kg festgesetzt, so ist das für 1 Raumdezimeter = 0,2 kg. Misst ein Stück 8, 6, 5 Dezimeter, muss es also mindestens für $\frac{8 \times 6 \times 5 \times 2}{10} = \frac{480}{10}$ rund 50 kg bezahlen und zwar nach dem Pfennig-Kilometerplan 0,5 ₰ für das Kilometer, die mal der Wegkilometerzahl, die Fuhrgebühren für gewöhnliche Züge, um die Hälfte vermehrt oder verdoppelt für Eil- und Schnellzüge, ergeben. Das geht gewiss nicht über das elementarste Wissen und Können, und wenn es von jemandem nicht begriffen werden sollte, gehörte dieser nicht zur Zahl der Durchschnittsmenschen mit elementarster Schulbildung.

Auf Null wird sich die Kopfleistung aber in ungezählten Fällen herabmindern, sobald man von dem Anfertiger oder Verkäufer des Koffers, der Kiste u. a. fordert, dass er äusserlich sichtbar und dauernd deren Rauminhalt angibt, und für solche, die vergessen oder nicht gelernt haben sollten, dass dies mal 2 zu nehmen und eine Null abzustreichen, die Zahl auf alle Zehner aufzurunden ist, auch noch die Mindestgewichtszahl; sie lesen dann den Kilometer-Mi destsatz gleichzeitig ab. Es würden wie beim Postpacket sich bald gewisse Normalformen und Grössen herausbilden und diese so oft erscheinen, dass man dem Ding sein Mindestgewicht und seinen Kilometer-Einheitssatz auf den ersten Blick ansieht.

Diese grundsätzlich unanfechtbare und für den Gebrauch überaus einfache Einführung würde dem Reisegepäck und Packetverkehr eine eigenartige Förderung zuwenden, ihn in neue Wege leiten, für den Reisegepäckverkehr vielleicht durchweg angenommen werden können. Jeder Reisende könnte im Hause sich Rechenschaft der Versandkosten geben, sein Gepäck vollkommen versandfertig mit Begleitschein und Bezettelung zur Aufgabe bringen und nach seiner Berechnung zahlen. Die Annahmestelle macht die Probeverwiegung, ändert erforderlichen Falles den Begleitschein für den Zuggepäckbeamten, der unterwegs die Berechnung prüft. Bei Ausgabe auf dem Zielbahnhof könnte in solchem Falle die Nacherhebung erfolgen. Die Abfertigungszeit eines Personenzuges liesse sich hierdurch auf die Abgabezeit des Gepäcks beschränken, die Gepäckscheinhefte würden überflüssig, kleine Beklebezettel mit laufenden Nummern, ähnlich denen der Post, würden genügen.

Ich erwähne hier der Vollständigkeit wegen, dass bei weiterer Einführung des einheitlichen Kilometersatzes für Personenbeförderung in gewöhnlichen Zügen von 2 ₰ (für Eil- und Schnellzüge das Mehrfache wie für Gepäck) jedermann in der angenehmen Lage sein würde, die Reisekosten im eigenen Hause ohne weitere Mühe zu berechnen, als vorher die Länge des Reiseweges in Kilometern festzustellen. Diese kleine Mühe wird jeder übernehmen, denn es handelt sich um seine Kasse; dass diese Belehrungen in die Schule gehören, um sie später leicht in Uebung umzusetzen, kann nicht oft genug wiederholt werden.

Der Leser, das darf ich annehmen, wird den Eindruck gewonnen haben, es sei mit überaus einfachen Maassnahmen wohl möglich mehr zu erreichen, als mit allen von Einzelfällen abgeleiteten Sonderbestimmungen, weil diese nicht aufs Allgemeine gehen und den allein gangbaren Weg der logischen Entwickelung aus dem als richtig nachgewiesenen grundlegenden Gedanken verlassen.

Verschwinden würde die unklare Sperrigkeitstheorie; an ihre Stelle treten die klaren Begriffe des Normalgewichts, daraus des Mindestberechnungs-Gewichts, und des wirklichen Gewichts für schwerere als normale Sendungen als Höchstberechnungs-Gewichts; die Wagenladungsklassen würden auf eine zurückgeführt.

In den Eingangsworten wurde erwähnt, dass die Eisenbahn-Frachtberechnungen sich, wie dies natürlich erscheint, an die für Landfrachten üblichen anlehnten und für jede besonders benannte Art der Sachen einen besonderen, nach örtlichen Erwägungen bemessenen Einheitspreis festsetzten. Das war verständig und entsprach der Besteuerung nach dem Werthe der Sachen. Die Eisenbahnen dienten im Beginn ihrer Thätigkeit ausschliesslich örtlichen Zwecken, da die kurzen Einzelstrecken räumlich und folgeweise in ihrem Betrieb nicht im Zusammenhange standen:

Die ungeahnte Leistungsfähigkeit dieser kurzen Eisenstrassen veranlasste bald die Vervielfältigung derselben, deren Zusammenschluss und planmässigen Ausbau, die Verkehrszunahme und ungeahnte Vermehrung der Sendungen nach Arten und Gewichten, den Betrieb auf weite Entfernungen.

Bald wurden die Umladungen und Umrechnungen von Bahn zu Bahn, die jede mit ihren Sondertarifen arbeitete, belästigend; es wurden Verbände von Bahnen zum Zwecke der Vermeidung dieser Erschwernisse gebildet und bald schematisch einheitliche Verbandtarife erstellt, einschliesslich der Namensverzeichnisse zum Zwecke der Klassirung u. a.

Dieser Vorgang wurde und wird als der gegebene Abschluss, die Lösung der Tariffrage gern bezeichnet. Warum befriedigt diese Lösung nicht? Weshalb die steten Beunruhigungen, die immer wiederkehrenden unklaren Bedenken, die Meinung, dass doch etwas anderes sein müsste? Die Antwort ist für uns einfach, weil die erläuterten grundlegenden Irrthümer untergelaufen sind, unter diesen der Irrthum, dass der gleiche Name überall das Gleiche bezeichne, obwohl die Gattung, welche der Name kennzeichnet, nicht selten viele Arten in sich schliesst; der andere, dass man nicht die Namen, sondern die Werthe der Sachen handelt.

Man handelt und versendet Werthe, die selbst für die gleiche Sache nach Ort und Zeit wechseln, während die Namen, die die Verzeichnisse des Schemas bilden, nichts anderes als die allgemeinen äusserlichen Erkennungszeichen der Gattungen der Sachen sind, diese Sachen selbst, um die es sich handelt und die man handelt, sind deren Eigenschaften, innerer Gehalt, ihr Handelswerth, und dieser hängt ab von Angebot und Nachfrage. Hieraus geht ferner hervor, dass, je grösser das Geltungsgebiet eines Tarifschemas der bezeichneten Art ist, je verschiedener geartet in wirthschaftlicher Beziehung die verschiedenen Bezirke dieses Geltungsbereiches sind, desto empfindlicher wird diese Art der Tarifirung als unzutreffend heute hier, morgen dort, selbst gleichzeitig hier und dort empfunden werden. An Stelle der starren Namen müsste eine bewegliche, mit den Handelsbewegungen selbstthätig sich regelnde Werthstufenleiter als Grundlage der Gebührenrechnung treten, d. h. Selbsteinschätzung nach dem Verkaufswerthe und progressive Besteuerung dieser Werthe. Derselbe Name kann gleichzeitig 1 und 100 bedeuten, wenn die Gattung der Sachen, die diesen Namen trägt, in soviel Arten zerfällt. Derselbe Name kann einen hochwerthigen und einen geringwerthigen Gegenstand gleichzeitig bedeuten; jeder Tag kann einen neuen Sachnamen auf den Weltmarkt bringen, der im Schema natürlich nicht vorgesehen ist, also eine Lücke fühlbar macht, vor der der Handel rathlos steht oder zur Selbsthilfe greift.*)

Das Sinngemässe im Leben, also auch im Verkehrsleben, ist ureigen elementarster Prägung, es liegt dem allgemeinen Verständniss nahe, es liegt gleichsam in der Luft, ist die Vorbedingung zu jeder zeitgemässen Neuordnung, sichert die Leichtigkeit ihrer Ein- und Durchführung.

*) Ludwig Ed. Trommer: Das Eisenbahn-Verkehrswesen. Zürich bei Orell Füssli. 1895.

Je grösser der Aufwand wissenschaftlicher Arbeit ist, um den Kern einer langjährigen Uebung aus den Hüllen herauszuschälen, welche die Zeit um ihn gebildet, desto weniger wird die Uebung zeitgemäss sein, desto weiter abseits dem elementaren Verständniss unserer Zeit liegen.

„Einer neuen Wahrheit ist nichts schädlicher als ein alter Irrthum" ist ein bekannter Goethespruch. In unserem Falle möchte der alte Irrthum darin zu suchen sein, dass man die Bedeutung des elementaren Wissens unterschätzte; an Stelle allgemeiner Regeln das Schema setzte, weil dies dem Verständnisse der Aufsteller näher lag und man es deshalb dem Allgemeinverständnisse zugänglicher hielt.

Die grösste Schwierigkeit für die Anerkenntniss der neuen wissenschaftlichen Auffassung liegt dann auch in der aus jenen Irrthümern herausentwickelten Meinung: Die äussere Gleichförmigkeit in der Anwendung des Schemas sei gleichbedeutend mit der inneren Gleichmässigkeit, mit der Einheitlichkeit der Wirkung.

Wo die Kritik auch einsetzt, ergibt sich das Gegentheil!

Das auf Namen bezogene Schema kann und wird vortreffliche Dienste leisten für die Rechnung mit abstrakten Grössen, mechanischen Kräften, chemischen Aequivalenten, nicht aber in seiner Anwendung auf das sich organisch stetig fortentwickelnde, eigenartig vielgestaltige Verkehrsleben.

Trommer.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zum Programm des Oesterreichischen Eisenbahnministers.

Einer Deputation, welche der Verband der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der Oesterreichischen Eisenbahnen an den Eisenbahnminister entsendet hatte, um demselben eine Petition über die Lage der Eisenbahnbeamten zu überreichen, erklärte Ritter v. Guttenberg, dass er sein möglichstes thun werde, um den Wünschen der Beamtenschaft Rechnung zu tragen. Er würde sehr gern die Gehaltsbezüge der Beamtenschaft aufbessern, wenn das Staatsbudget dies gestattet. Er versicherte auch den Deputirten, dass bei der Ernennung von Unterbeamten zu Beamten unter seiner Leitung jede Willkür ausgeschlossen sein werde. Er habe sich die Ernennung sämmtlicher Beamten selbst vorbehalten, um Missbräuchen vorzubeugen, und er werde stets nur nach dem Range vorgehen. Das Avancement der Beamten werde von nun an ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einem Direktionsbezirke stets nur nach dem Range erfolgen. Bei der Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn werden die Bediensteten dieser Bahn ohne Verkürzung ihrer Bezüge übernommen werden.

Gleiche Zusicherungen hatte die Deputation des genannten Verbandes schon vor einigen Wochen vom Ministerpräsidenten Graf v. Badeni und Finanzminister Dr. Ritter v. Bilinski erhalten.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Im Hinblick auf den bevorstehenden Schluss der Landtagssession häufen sich auch die Vorlagen der Landes- und Eisenbahnausschüsse; wir berichten deshalb nur über diejenigen Vorlagen, welche von den betreffenden Landtagen bereits angenommen wurden, indem wir die übrigen nachtragen werden.

Die folgenden Anträge bezw. Berichte des Landesausschusses wurden vom Niederösterreichischen Landtage angenommen, und zwar betreffend:

1. die Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Krems über Ottenschlag nach Gutenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl;
2. die Ablehnung der projektirten schmalspurigen Lokalbahn Krems-Gutenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl seitens des Kriegsministeriums;
3. die Gewährung eines Beitrages zu den generellen Studien für eine Lokalbahn von Krems über Spitz nach Grein und die Petitionen;
4. um Ausführung einer normalspurigen Lokalbahn von Krems am linken Donauufer nach Spitz, von da durch das Spitzerbachthal nach Mühldorf und durch das Weitenthal nach Pöggstall, endlich durch das Isperthal am linken Donauufer an die Niederösterreichische Landesgrenze behufs Anschlusses an Grein mit einer Abzweigung über Gutenbrunn gegen Zwettl;
5. um Ausführung der im Punkt 4 bezeichneten normalspurigen Eisenbahn;
6. um Vornahme von Vorarbeiten für eine Bahnlinie Gmünd-Weitra-Gerungs-Ottenschlag-Krems und einer Fortsetzung von Gmünd über Heidenreichstein an die Mährische Transversalbahn;
7. um den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Heidenreichstein nach Gmünd;
8. um den Bau einer Lokalbahn zwischen Langenlois und Gföhl;
9. um Erbauung einer Lokalbahn von Zwettl nach Mauthausen.

(Ueber die weiter angenommenen Referentenanträge berichten wir des beschränkten Raumes wegen nächstens.)

Im Oberösterreichischen Landtage wurde bezüglich des Subventionsansuchens für den Anschluss der Mühlkreisbahn an die Staatsbahn mittelst einer zweiten Donaubrücke in Linz die Zuweisung desselben an den Landesausschuss behufs Vorberathung durch den Landes-Eisenbahnrath beschlossen.

Ein Zusatzantrag, wonach der Landtag geneigt sei, das Unternehmen durch einen entsprechenden Beitrag zu unterstützen, sobald die Staatsverwaltung einen Beitrag bestimmt zusichert, wurde ebenfalls angenommen.

Im Bukowinaer Landtage wurde eine Resolution angenommen, in welcher die Regierung dringend ersucht wird, angesichts der im Zuge befindlichen Reorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung eine selbständige Eisenbahn-Betriebsdirektion mit dem Amtssitze in Czernowitz zu errichten.

Im Istrianer Landtage wurde einstimmig eine Resolution votirt, in welcher die Regierung ersucht wird, ehestens die Bahnlinie Divacca-Laak über die Karawanken nach Klagenfurt in Angriff zu nehmen.

Beschleunigung der Erledigungen von Parteireklamationen.

Das „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 13 enthält einen Erlass des Eisenbahnministers Ritter v. Guttenberg über die Beschleunigung der Erledigung von Parteireklamationen. Der Minister verweist auf den letzten Beschluss des Staats-Eisenbahnrathes, durch welchen die Regierung ersucht wurde, wegen schnellerer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehrfracht-, Refaktie- und sonstigen Reklamationen, sowie der Eingaben in Geschäftsangelegenheiten auf die Eisenbahnen einzuwirken. Der Eisenbahnminister fordert nun mit Erlass vom 24. Januar d. J. die Generaldirektion der Staatsbahnen als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahndirektoren-Konferenz auf, diese Sache in der nächsten Konferenz zur Berathung zu bringen und Veranlassung zu treffen, damit dem Wunsche des Staats-Eisenbahnrathes thunlichst Rechnung getragen werde.

Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums.

Mit dem Zeitpunkte der Aktivirung des Eisenbahnministeriums hat das Verordnungs- und Anzeigeblatt der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erscheinen aufgehört. An die Stelle desselben ist das „Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung" getreten. Dieses Verordnungsblatt erscheint nach Bedarf in der Regel einmal wöchentlich und kann zum Abonnementspreise von 3 fl. pro Jahr durch das Drucksortendepot der Oesterreichischen Staatsbahnen bezogen werden. Das bis zur Aktivirung des Eisenbahnministeriums vom Handelsministerium herausgegebene „Verordnungsblatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" erscheint auch weiterhin noch in seiner bisherigen Gestalt als „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" und wird im Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium redigirt.

Umwandlung der Prioritäten der Erzherzog Albrechtbahn.

Die Regierung hat im Jahre 1890 anlässlich der Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn ein Uebereinkommen über die Prioritätenkonversion dieser Bahn geschlossen. In diesem Uebereinkommen wurden die Modalitäten des Umtausches festgesetzt und folgende Bestimmungen getroffen: Nach Ablauf der 14 tägigen Konversionsfrist soll die Firma Erlanger & Söhne 5 Jahre hindurch das ausschliessliche Recht besitzen, die alten Prioritäten einzuliefern und dagegen die neuen 4 % Prioritäten in Empfang zu nehmen. Andererseits verpflichtet sich die Firma Erlanger & Söhne, innerhalb eines Jahres vom Tage der Konvertirungskundmachung wenigstens die Hälfte der alten Prioritäten zur Konversion einzuliefern.

Die Firma Erlanger & Söhne ist dieser Verpflichtung nachgekommen, und bisher erscheinen mehr als 80 % der alten Prioritäten konvertirt. Am 17. Januar d. J. ist aber die 5jährige Frist abgelaufen, innerhalb welcher der Firma das ausschliessliche Recht zustand, die Prioritätenkonversion vorzunehmen. Dieses Recht ist also erloschen. In einer Kundmachung, welche die „Wiener Zeitung" veröffentlichte, wird mitgetheilt, dass von jetzt ab die Konversion direkt bei der Staatsschuldenkasse vor sich gehen wird. Die Besitzer der noch im Umlauf befindlichen Prioritäten werden eingeladen, unter denselben Bedingungen, die bisher galten, den Umtausch zu vollziehen. Demnach werden für 100 fl. Nominale der 5 % Silberprioritäten 115 fl. und für 100 fl. der 5 % Goldprioritäten 135 fl. der einheitlichen 4 % Prioritätsanleihe ausgefolgt werden.

Sicherheitsvorkehrung bei den Wechseln.

Anlässlich eines vorgekommenen Wagenzusammenstosses wurde als dessen Ursache die mit der Stellung des Wechsels nicht übereinstimmende Stellung des Signalkörpers und das Losewerden der die Gabelhülse mit der Spindel verbindenden Stellschraube konstatirt. Die K. K. Generalinspektion hat mit Erlass vom 16. Januar d. J. die Bahnverwaltungen eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass die bezeichnete Schraube bei sämmtlichen Wechselständern in eine in der Signalspindel anzubringende, hinreichend tiefe konische Bohrung eingreife, und dass anlässlich der periodischen Wechselrevisionen auch dem Festsitzen dieser Schraube die nöthige Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Begünstigungen für den Massenbesuch der Millenniums-Ausstellung in Budapest.

Ueber Auftrag des Königlich Ungarischen Handelsministers v. Dániel hat bezüglich dieser Begünstigungen eine Konferenz der Direktoren sämmtlicher Ungarischer Eisenbahnen und der Ausstellungsdirektion stattgefunden. In derselben wurde beschlossen, den Feld- und Fabrikarbeitern, sowie den Handels- und Gewerbegehilfen für die Reise nach Budapest und zurück, wenn solche in Gruppen von 30 bezw. 20 Köpfen — eventuell in Separatzügen — erfolgt, einen Fahrpreisnachlass von 50 bezw. 33⅓ % in der Weise zu gewähren, dass der Führer solcher Gruppen mit Reiseblattheften zum Preise von 5—8 fl. versehen wird. Die einzelnen Blätter solcher Hefte werden deren Inhaber zur Eisenbahnfahrt, zur zweimaligen Besichtigung der Ausstellung, zur zwei- bis dreimaligen Uebernachtung und Verpflegung berechtigen.

Die Konzessionirung von Vizinal- (Lokal-) Bahnen in Ungarn.

Bezüglich der unter obiger Ueberschrift in Nr. 12, S. 109 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung ist aus der Rede des Königlich Ungarischen Handelsministers v. Dániel folgendes nachzutragen. Derselbe verwies auf die von der Regierung längst angekündigte Revision des Lokalbahngesetzes, die bis jetzt nicht in Angriff genommen werden konnte, weil das Studium der einschlägigen auswärtigen Gesetzgebung noch nicht abgeschlossen ist und weil das Ressort des Ministers mit anderen wichtigen Aufgaben überhäuft war. Aber selbst bis zur Revision des Gesetzes sei der in Nr. 12, S. 109 d. Ztg. erwähnte Beschlussantrag geeignet, gute Dienste zu thun, es könne aber durch keinen Beschlussantrag verhindert werden, dass Abgeordnete unter dem Namen anderer, vielleicht von Strohmännern, an Eisenbahnbauten interessirt seien. Er sagt voraus, dass er nicht nur gegenüber Strohmännern, sondern allen jenen gegenüber, hinsichtlich deren der Verdacht auftaucht, dass sie andere bei solchen Anlässen vertreten, mit aller Strenge vorgehen und sie von der Konzession ausschliessen werde. Die bisherigen Gesetze über Lokalbahnen haben eine wohlthätige Wirkung gehabt. Es wurden innerhalb 15 Jahren mehr als 4000 km Lokalbahnen gebaut, deren Rückwirkung auf die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse klar zu Tage liegt. Es sind aber hinsichtlich der Konzessionirung und Finanzirung der Lokalbahnen Auswüchse beobachtet worden, und deshalb sei die Revision des Gesetzes nothwendig.

Erprobung der elektrischen Tramway mit der Stromzuführung im Strassenniveau in Prag.

Die behördliche Erprobung der (Krizik'schen) elektrischen Tramway hat auf Anordnung des K. K. Handelsministeriums auf der in Baumgarten befindlichen Theilstrecke stattgefunden. Die Sicherheit hat sich bei dieser Probe bedeutender erwiesen als bei den Pferdebahnen. Hinsichtlich der Sicherheit der Passanten gegen Stromschläge erklärte Ingenieur Krizik, dass schlimmstenfalls ein Raum von etwa 7 m vor dem Wagen gefährdet wäre. Allgemein wurde die Zweckmässigkeit einer beweglichen Galerie anerkannt, welche, an der Stromseite des Wagens angebracht, den kritischen Raum vor demselben vollkommen decken würde. Bis Mitte Mai wird die in Baumgarten befindliche Theilstrecke verlängert sein.

Die Aktien der Bozen-Meraner Bahn.

Fast sämmtliche Aktien dieser Bahn, die sich bisher im Besitze der Bauunternehmung Gross & Co., sowie der Herren Fischer und R. v. Stockert befanden, sind an ein Konsortium von Schweizer Firmen, an dessen Spitze Herr Lucian Brunner steht, verkauft worden. Es handelt sich um 11000 Aktien der ersten Emission, die im ganzen 11250 Stück ausmachte; ausserdem cirkuliren noch etwa 1000 Aktien zweiter Emission. Der Kaufpreis stellt sich auf etwas mehr als 140 fl. für je eine Aktie. Die Bozen-Meraner Bahn vertheilte für das Jahr 1894 eine Dividende von 6,5 fl.

Ueber die Bostoner Unterpflasterbahn

hielt im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens Friedrich von Emperger, Consulting-Engineer aus Newyork, einen Vortrag. Der Vortragende gab zunächst einen Einblick in die topographischen und verkehrspolitischen Verhältnisse der „inneren Stadt" Boston, die sich ebenso wie in Wien aus der alten Stadt entwickelt hat, enge und gekrümmte Strassen besitzt und daher auch die modernen Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigen kann.

Als besonders vortheilhaft bezeichnete Redner eine Trennung in ein Geschäftsviertel im Innern und von Wohnvierteln an der Peripherie. Von den vorgelegten Projekten verdiene hervorgehoben zu werden das Projekt, eine neue Avenue durch die innere Stadt zu legen; ferner die Erweiterung der bestehenden Strassen; die beantragte Beseitigung aller Strassenbahnen aus der „inneren Stadt" und deren Ersatz durch eine einzige; desgleichen der Plan einer Hochbahn. Sodann wendete sich Redner zu der den Gegenstand seines Vortrages bildenden Unterpflasterbahn.

Ohne sich in die Angabe von technischen Details einzulassen, begründet der Vortragende die Tunnelanlage als die einzige richtige Lösung, die er sodann, unter Vorführung zahlreicher Photographien des Baufortschrittes, Skizzen, Pläne etc. in eingehender sachlicher Form erläuterte.

Es entwickelte sich hierauf eine sehr animirte Debatte, in deren Verlauf Ingenieur Büchelen und Architekt von Flattich sich gegen die von dem Vortragenden in Bezug auf die Anlage von Hochbahnen eingenommene Stellung verwahrten, letzterer theilt unter eingehender Begründung seine Anschauungen über Hochbahnanlagen insbesondere im Wiener Rayon mit. In seiner Entgegnung erwiderte Ingenieur von Emperger, dass die Frage der Anlage von Unterpflasterbahnen jedenfalls in erster Reihe von den lokalen Verhältnissen abhänge und er sich vorbehalte, zur Klärung der Sachlage zu einem späteren Zeitpunkte sowohl technische Details als auch finanzielle Daten über die Bostoner Unterpflasterbahn vorzuführen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Da die Börse die gegenwärtige politische Lage günstiger auffasst, entwickelte sich in den Werthpapieren eine Hausse, welche auch durch die Deckungskäufe der Contremine und die stärkeren Aufträge vom Auslande unterstützt wurde. Von Bahnaktien nahmen daran theil die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3455), Nordwestbahn (277,50), Elbethalbahn (279.50), Staatsbahnen (372,25), Südbahn (102,75), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1485), Buschtêhrader Bahn Lit. B (550), Lemberg-Czernowitzer Bahn (298,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (208). Während die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (194,75) zum vorwöchentlichen Kurse schlossen, gaben die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1685) und Böhmischen Nordbahn 277) etwas nach. Von Prioritäten waren die 5 % der Südbahn (130,90), deren Umwandlung bevorsteht, ferner die 4 % der verstaatlichten Böhmischen Westbahn (99,75) beachtet, während die aus dem offiziellen Kursblatte gestrichenen Aktien dieser Bahn im Privatverkehr mit 416,10 umgesetzt wurden.

Todtenschau.

Dr. Moritz Rühlmann †.

Im hohen Alter von 85 Jahren ist am 17. Januar d. J. Geh. Regierungsrath Rühlmann, Professor an der technischen Hochschule in Hannover (der alte Rühlmann, wie ihn seine zahlreichen Schüler und Verehrer nannten) gestorben. Seine vorzügliche Lehrthätigkeit, seine umfassenden schriftstellerischen Arbeiten (auch unsere Zeitung verdankt ihm in den ersten Jahrgängen manchen beachtenswerthen Beitrag, wie z. B. über Strassenlokomotiven), namentlich aber seine jedem Fachmann unentbehrliche „Allgemeine Maschinenlehre" haben ihm einen Weltruf und zahlreiche Ehrenbezeugungen erworben. Er gehörte anerkannt zu den Begründern der modernen mechanisch-technischen Wissenschaft in Deutschland.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung neuer Bahnstrecken und Ausgabe des Nachtrags 2 zum Gruppentarife II. Am 15. Februar d. J. wird die Theilstrecke Schönau a/Katzbach-Ober-Kauffung der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

An der Strecke liegen in der Richtung von Schönau a/Katzbach her die nur für den Personenverkehr bestimmten Haltepunkte Alt-Schönau und Nieder-Kauffung und der Bahnhof III. Klasse Ober-Kauffung, welcher für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern eingerich et ist. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station Ober-Kauffung nicht geeignet. Die Strecke Schönau a/Katzbach-Ober-Kauffung gehört mit den daran gelegenen Verkehrsstellen zur Betriebsinspektion Liegnitz I, Maschineninspektion Görlitz, Werkstätteninspektion Lauban und Verkehrsinspektion Breslau II. Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen zwischen Schönau a/Katzbach und Ober-Kauffung verkehrenden Züge:

178	170	174	176	Entfernung	Stationen	171	175	177	179
5.00	8.50	1.50	6.18	0,0	Abf. Schönau a/K. . Ank.	6.22	12.17	3.39	7.42
5.07	8.57	1.57	6.25	1,5	„ Alt-Schönau . . Abf.	6.17	12.12	3.34	7.37
5.26	9.16	2.16	6.44	7,1	„ Nieder-Kauffung „	6.04	11.59	3.21	7.24
5.35	9.25	2.25	6.53	10,0	Ank. Ober-Kauffung . „	5.55	11.50	3.12	7.15

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr enthält der am 15. Februar erscheinende Nachtrag 2 zum Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), in welchen auch die Entfernungen und Frachtsätze für die seit dem Erscheinen des Nachtrages 1 inzwischen in den Direktionsbezirken Breslau Kattowitz und Posen eröffneten Stationen aufgenommen sind. Ausserdem enthält der Nachtrag 2 Berichtigungen, Ergänzungen der Ausnahmetarife und eine Beschränkung der Ausnahmetarife 7 und 7a für Eisenerze, Abbrände, Schlacken etc., indem vom 1. April d. J. ab die Frachtsätze für Koschentin und Tworog in beiden Ausnahmetarifen zur Aufhebung gelangen, und im Ausnahmetarif 7a nur die Frachtsätze von Breslau-Oderhafen, Ostrowo, Pöpelwitz (Umschlag), Przygodzice und Schmiedeberg i/R., sowie diejenigen nach Friedenshütte bestehen bleiben.

An Stelle von Schönau a/Katzbach wird im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II mit dem 15. Februar d. J. Ober-Kauffung als Versandstation in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen einbezogen.

Abdrücke des Nachtrages 2 können zum Preise von 0,25 *M.* für das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.

Soweit in den Wechseltarifen mit der Tarifgruppe II und im Verkehr mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn keine Tarifnachträge mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen für Ober-Kauffung bis zum 15. Februar d. J. erscheinen, sind bis auf weiteres der Frachtberechnung für Sendungen von und nach Ober-Kauffung die Entfernungen von Schönau a/Katzbach unter Zuschlag von 10 km zu Grund zu legen.

Breslau, den 4. Februar 1896. (304)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Andernach-Gerolstein belegene Station Mayen (in einzelnen Personentarifen mit Mayen Süd bezeichnet), führt fortan die Bezeichnung Mayen Ost. (305)

St. Johann-Saarbr., den 11. Februar 1896.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern). Mit Wirksamkeit ab 1. März 1896 wird die Bayerische Station Fridolfing mit den um 0,11 *M.* für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Freilassing in den Tarif einbezogen.

München, im Februar 1896. (306)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März 1896 gelangt zu den Klassentarifen Theil II Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und Theil II Heft 9 vom 1. Juni 1895 der 3. bezw. 1. Nachtrag zur Einführung. Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, bezw. der bisher erschienenen Nachträge. Gleichzeitig erscheinen Nachträge zu den die Kursdifferenzen enthaltenden Anhängen.

Sämmtliche Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

München, im Februar 1896. (307)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird der Artikel Holzmehl (farine de bois) in die Abtheilung I der Güterklassifikation des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Holz vom 1. Mai 1895 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Strassburg, den 6. Februar 1896. (308)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Heft 2 und 4, vom 1. April 1895. Am 1. März 1896 tritt zu den Heften 2 und 4 (Seehafen-Ausnahmetarife) nebst Anhängen je ein Nachtrag I in Kraft. Es wird dadurch u. a. die Bestimmung getroffen, dass die Transitfrachtsätze der Niederländischen Hafenstationen mit gewissen Zuschlägen auch für den Lokoverkehr dieser Stationen gelten.

Die Nachträge sind durch die Endbahnen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 7. Februar 1896. (309)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die diesseitige Station Barmke wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 4b für Mergel zum Düngen für den Verkehr nach sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen und den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 8. Februar 1896. (310)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gebühr für die Ueberführung leerer Emballagen von Düsseldorf-Bilk nach Düsseldorf-Hafen und umgekehrt. Für die Ueberführung von Wagen mit leeren Emballagen von Düsseldorf-Bilk nach Düsseldorf-Hafen, oder umgekehrt, werden für jeden Wagen 2 *M.* erhoben.

Elberfeld, den 11. Februar 1896. (311)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Die Frachtsätze der Station Karlsruhe Mühlburger Thor (Badische Staatsbahn), welche mit dem 1. März d. J. für die Beförderung von Gütern geschlossen wird, treten von diesem Tage ab ausser Kraft und ist daher im Tarifheft 1 für den oben bezeichneten Verkehr auf Seite 92 bei der Station Karlsruhe Hauptbahnhof der Zusatz „und Mühlburger Thor“ zu streichen.

Kattowitz, den 11. Februar 1896. (312)

Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. treten von den Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Königlichen Militär-Eisenbahn nach Station Carnap des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen direkte Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III in Kraft.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 9. Februar 1896. (313)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Astenet, Breinig, Cornelimünster, Eschweiler Thal, Hergenrath, Raeren und Walheim bei Aachen des Direktionsbezirks Köln als **Versandstationen** in den **Ausnahmetarif** für **Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen** des Staatsbahn-Gruppentarifs VIII und der Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und des Gütertarifs, Heft 1, für den Westdeutschen Privatbahnverkehr einbezogen

Köln, den 15. Februar 1896. (314)

Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, eine Erweiterung des Ausnahmetarifs 7 (Eisenerze zum Hochofenbetrieb) durch Einbeziehung der Station Heufeld mit Frachtsätzen für die Stationen Schmalkalden und Unterwellenborn sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Insoweit durch Berichti-

gungen der Tarifkilometer Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. April d. J. ab. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 9. Februar 1896. (315J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Ost - Afrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lauenburg in Pommern des Direktionsbezirks Danzig mit Frachtsätzen für die Klasse 10 in den Tarif vom 1. April 1895 aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die betheiligten Dienststellen.

Altona, den 12. Februar 1896. (316)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Güstrow der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn in den Tarif vom 15. April 1893 aufgenommen und die Station Giessen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit Frachtsätzen der Klasse 14 ausgerüstet.

Nähere Auskunft durch die betheiligten Dienststellen, sowie durch die Deutsche Levantelinie in Hamburg.

Altona, den 12. Februar 1896. (317)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Saarkohlentarifen enthalttene Bestimmung, dass Nachnahmen auf die von den Königl. Bergwerksverwaltungen (Preussische sowohl wie Bayerische) aufgegebenen Sendungen provisionsfrei sind, wird vom 1. April d. J. ab ausser Kraft gesetzt. (318)

St. Johann-Saarbrücken, 10. Febr. 1896.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badischen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Stationsfrachtsätze für die Stationen Dingelsdorf, Hagnau, Immenstaad, Mainau, Meersburg, Staad b/Konstanz und Uhldingen im Verkehr mit Sipplingen und einigen rückgelegenen Stationen, sowie theilweise geänderte Entfernungen der Station Dingelsdorf und früher schon bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April l. J. in Kraft.

Der Nachtrag kann durch Vermittlung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 10. Februar 1896. (319)
Generaldirektion.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe der Nachträge IV zum Tarif Theil II, Heft 1 und 2.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 gelangen im obengenannten Verbande die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 gültigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten ausser einer Stationsnamenänderung theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororte. (Die bisherigen Frachtsätze für die betreffenden Relationen treten laut der bereits Mitte Januar a. c. erlassenen Bekanntmachung mit Ende Februar l. J. ausser Kraft.) Ausserdem enthält der Nachtrag zum Tarifhefte 1 noch die Einbeziehung der Station Wien etc. in den Ausnahmetarif Nr. 20 (Kupfer, roh etc.), ermässigte bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege gültige Frachtsätze für Mehl und Mahlprodukte, sowie Berichtigungen des Nachtrages III. Der Nachtrag zum Tarifheft 2 enthält noch einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholz-Extrakt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. Februar 1896. (320)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte treten bei Auflieferung eines Minimalquantums von je 2 500 t für I. und II. bis Ende Dezember 1896 folgende unter I. und II. angeführte Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen pro 100 kg im Rückvergütungswege in Kraft:

I. für Sendungen, welche per Elbe nach Magdeburg oder darüber hinaus verschifft wurden:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	133 ₰
„ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. . .	130 „
„ Wien Donau-Uferbahnhof der K. F. N. B.	130 „
„ Korneuburg . . .	122 „
„ Ebenfurth-Mühle .	172 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	213 „
„ Csaba	302 „
„ Czegléd	246 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . .	316 „
„ Nagy-Várad . . .	316 „
„ Nyitra	225 „
„ Pozsony	171 „
„ Pozsony - fiók pályaud.	176 „
„ Pozsony-tárház . .	176 „
„ Szeged	297 „
„ Szeged-Rokus . .	297 „
„ Szolnok	259 „
„ Temesvár - Gyárváros	325 „
„ Temesvár - Jozsefváros	325 „
„ Zombor	281 „

II. für Sendungen, welche Hamburg transit weiter expedirt wurden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich bei Auflieferung von 2 500 t bis Ende Dezember 1896 um 37 ₰ für 100 kg, wenn durch Seekonnossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass die Sendungen von Hamburg weiter expedirt wurden.

Im Verkehr mit Schönpriesen - Umschlag ermässigen sich die Sätze unter I. und II. um 5 ₰.

Im Verkehr mit Dresden - Elbkai erhöhen sich die Sätze unter I. und II. für Kleie um 29 ₰, im übrigen um 36 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg, die Frachtsätze für die Ungarischen Stationen ermässigen sich eventuell um die im „Anhang“ zum Tarif im Kartirungs - Ausnahmetarif Nr. 1 vorgesehenen Kursdifferenzen.

Wien, am 5. Februar 1896. (321)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarifnachträge. Am 1. April 1896 treten im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag III zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1;
b) Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2;
c) Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II.

Die Nachträge ad a) und b) enthalten nebst einigen allgemeinen Aenderungen und Berichtigungen neue, bezw. geänderte Frachtsätze und Bestimmungen aus Anlass der mit 1. Januar 1896 erfolgten Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifs der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie des neuen Tarifs für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und jenen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, ferner Ausnahmetarife für Bier, Eisen, Most, Wein und Möbelwagen.

Der Nachtrag ad c) enthält ausser einigen Aenderungen die Aufhebung von mehreren, grösstentheils durch die vorstehend genannten Tarife ersetzten Frachtsätzen.

Diese Nachträge werden, von Mitte des Monates März 1896 an, sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 10. Februar 1896. (322)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Belgrad nach Korneuburg (Schiff) .	a) 180 Cts.
Von Korneuburg nach Laube	a) 184 Cts. b) 110 „

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive ad a) 12 Cts., ad b) 6 Cts. Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 10. Februar 1896. (323)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft und den K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung eines neuen Ta-

rifes. Mit 1. April l. J. gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1892 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 12. Februar 1896. (324)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Almelo-Salzbergen. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II in Kraft, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Preistafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen.

Amsterdam, 12. Februar 1896. (325)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

Am 1. Mai d. J. tritt zu dem vom 1. Juli 1894 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirk Köln lrh.) einerseits und Stationen der Holländischen, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft andererseits der Nachtrag I in Kraft.

Vom genannten Tage an erleiden einzelne der bisherigen Tarifsätze nach und von Hoek van Holland und Zevenaar unwesentliche Erhöhungen.

Der Nachtrag I kann auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu seiner Einführung ist ertheilt.

Köln, den 12. Februar 1896. (326)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1896 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritäts - Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3000 *M.*: Nr. 16 35 48 156 236 253 312 353 355 421 496 547 585 687 695 720 792 952 955 984 1069 1100.

à 1500 *M.*: Nr. 1160 1166 1188 1272 1327 1332 1394 1471 1521 1556 1565 1584 1606 1767 1791 1919 1970 1971 1992 2083 2089 2372 2507 2580 2627 2682 2686 2690 2800 2853 2902 2928 3001 3009 3029 3039 3054 3057 3100 3103 3173 3228 3272 3298 3416 3490.

à 300 *M.*: Nr. 3544 3546 3557 3578 3580 3596 3601 3607 3610 3617 3627 3637 3648 3666 3670 3752 3770 3835 3873 3894 3900 3906 3972 3989 4048 4120 4406 4464 4511 4617 4710 4749 4851 4903 4950 4964 5019 5131 5196 5282 5480 5501 5572 5735 5766 5807 5853 5935 5992 6010 6041 6061 6086 6126 6225 6316 6365 6397 6440 6456 6489 6505 6589 6642 6657 6686 6803 6853 6930 6976 6994 6995 7000 7022 7112 7162 7173 7232 7258 7325 7357 7382 7460 7475 7485 7495 7556 7561 7646 7647 7711 7790 7811 7823 7825 7994 8092 8113 8124 8155 8211 8228 8260 8267 8402 8403 8433 8496 8502 8538 8659 8823 8877 8913 8949 8962 8967 8973 9086 9093 9128 9138 9333 9511 9538 9561 9564 9613 9633 9658 9690 9692 9702 9711 9713 9717 9730 9735 9763 9792 9841 9866 9888 9914 9978 10013 10152 10207 10351 10365 10391 10401 10484 10505 10549 10608 10728 10752 10774 10846 10893 10921 10924 10925 10946 10999 11007 11015 11027 11045 11139 11140 11141 11148 11213 11219 11244 11350 11366 11371 11380 11394 11455 11490 11632 11800 11979 11999 12051 12063 12120 12197 12310 12368 12430 12434 12473.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1896 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Co. in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1896. (327)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Lieferung von Leder. Die Lieferung der bis Ende März 1897 erforderlichen

300 kg Sohlleder, 250 kg Blankleder, 200 kg Verdeckleder, 750 kg Fettleder und 1500 kg Maschinenriemenleder

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. März 1896.

Magdeburg, den 8. Februar 1896. (328)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe C XIV. Damarlack, Eisenlack, Leinöl, Siccatif, Terpentin, Waterprooffirniss; Gruppe C. XV. Abziehbilder, Bleiweiss, Zinkweiss, gemahlene Kreide, Bleimennige, Bleiglätte, Zinnober, Chromgelb, Chromgrün, Ocker, Umbra, Caput mortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Spachtelpulver, Bronce; Gruppe C. XVII. Schmelztiegel, Schleifsteine, Pappe, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schmirgel- und Glaspapier, Filz und Filzplatten; Gruppe C. XXI. Glas klares und farbiges, Glasglocken; Gruppe C. XXII. Leder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 28. Februar 1896, Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — am Oberschlesischen Bahnhof Nr. 21/23 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 21. März 1896.

Breslau, den 6. Februar 1896. (329)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von hölzernen Bahn- und Weichenschwellen. Die Lieferung der bis zum 1. September 1896 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen

64 000 Stück eichene Bahnschwellen I. Klasse von 2,7 m Länge,
600 Stück eichene Bahnschwellen II. Klasse von 2,5 m Länge,
99 000 Stück kieferne Bahnschwellen I. Klasse von 2,7 m Länge,
19 900 Stück kieferne Bahnschwellen II. Klasse von 2,5 m Länge,
rd. 43 850 Stück eichene Weichenschwellen von 2,5—6,9 m Länge,
" 2 540 Stück kieferne Weichenschwellen von 2,5—6,9 m Länge

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse Nr. 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

2. März 1896, Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. März 1896 einschliesslich.

Magdeburg, den 11. Februar 1896. (330)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 129 —

Nr. 15. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Februar 1896.

Inhalt:

Die Haftpflicht des Absenders im Eisenb.-Frachtgeschäft.
Aus dem Etat der Preussischen Staatseisenb.-Verw. f. 1896/97.
Vereinsmittheilungen:
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Dezember 1895.
Betriebseröffnungen.
Aenderung von Stationsnamen.
Aus dem Königreich Sachsen.
Niederwaldbahn.
Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
Meppen-Haselünner Eisenbahn.
Hirschberger Thalbahn.
Reisen Beurlaubter der Kaiserl. Schutztruppen in Schnellzügen auf Militärfahrkarten.
Harzquer- und Harzgürtelbahn.
Feldbahn nach Brotterode aus Armee-Feldbahnmaterial.
Kleinbahn Burgdorf-Burgwedel-Vahrenwald.
Wagenverkehr mit der Lokalb. Meckenbeuren-Tettnang.
Verkehr mit Russland.
Kleinbahnprojekte.
Strassenbahnen.
Rheinkanalprojekt.
Süder-Elbbrücke bei Harburg.
Deutschlands Eisenverbrauch.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Nordostbahn.
Eisenb. Thun-Konolfingen-Hasle.
Vereinigte Schweizer Bahnen.
Gotthardbahn.
Jura-Simplonbahn.
Aus den Niederlanden:
Statistik d. Eisenbahnen f. 1894.
Niederl. Reichs-Telegraphen.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 11. d. Mts.
Vortrag: Die Verkehrsverhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung von 1896.
Bücher- und Kartenschau.
S. Heller, Kompass, Finanzielles Jahrbuch für Oesterr.-Ungarn. 1896.
O. Sarrazin und H. Oberbeck, Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangskurven.
Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Haftpflicht des Absenders im Eisenbahn-Frachtgeschäft.

Von Amtsrichter Coermann in Bolchen (Lothringen).

Die häufigen Frachthinterziehungen durch zu geringe Gewichtsangabe seitens des Absenders haben eine Verschärfung der einschlägigen Bestimmungen erforderlich gemacht, welche durch Beschluss des Bundesraths in Form einer Aenderung und Ergänzung des § 53 Verkehrs-Ordnung erfolgt ist.[1]) Die Erläuterung derselben dürfte zu einer Begrenzung von Recht und Pflicht des Absenders im Eisenbahn-Frachtgeschäft Anlass geben.

Als Norm für die bahnseitig aufzustellenden Transportbedingungen enthält die Verkehrs-Ordnung vorzugsweise Rechtsvorschriften für die Bahnverwaltung; von den dem Absender auferlegten, von diesem durch Eingehung des Frachtvertrages übernommenen Pflichten ist nur in wenigen Paragraphen, insbesondere im § 53 bei Behandlung des Frachtbriefes die Rede. Die Einführung des letzteren im Eisenbahn-Güterverkehr hat nicht den Zweck und Erfolg gehabt, dass der Frachtvertrag zur Rechtsgültigkeit der schriftlichen Form bedürfe.[2]) Dem widerspricht nicht § 54 V.-O., welcher bestimmt:

„Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut von der Versandstation mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufgedrückt."

[1]) Siehe Nr. 86 S. 765 fg. Jahrg. 1895 d. Ztg. Die Redaktion.
[2]) Vergl. Gareis Handelsrecht § 66.

Danach fordert die Bahn zwar regelmässig die Uebergabe eines Frachtbriefes mit der Sendung, die Nichtbeachtung dieser Vorschrift, z. B. wenn der Fuhrmann den Frachtbrief verliert und der zuständige Beamte das Gut trotzdem übernimmt, macht den beiderseits gewollten Vertrag nicht nichtig. Der Vertragsabschluss erfolgt mit Eintritt der Willensübereinstimmung, die Abstempelungsvorschrift bezweckt die Sicherung des Beweismittels. Vergleiche die Reichsgerichtsurtheile vom 9. Juli 1880 und 7. Februar 1890 (Entscheidungen in Civilsachen Bd. II, S. 57 und Bd. VII, S. 353). Daraus erhellt, dass der Frachtbrief nicht Inhaber-, sondern Legitimationspapier ist, d. h. die Herrschaft über das Gut ist an den Besitz des Papieres nicht gebunden. Trotzdem hat der Frachtbrief seine grosse Bedeutung für den Frachtvertrag nicht eingebüsst. Er ist die einzige Quelle für die Vertragsbedingungen, deren mündliche Festsetzung regelmässig nicht erfolgt.[3]) Dass er als Beweismittel zu dienen geeignet ist, liegt auf der Hand, dass er die Grundlage bei der Vertragserfüllung sein soll, ist durch § 54 Abs. 3 V.-O. mit folgenden Worten bestimmt:

„Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag."

[3]) Dass ein Frachtgut ohne Frachtbrief von einer Eisenbahn-Güterabfertigung zur Beförderung angenommen wird, ist ausser bei Dienstgut, welches für die vorliegende Frage nicht in Betracht kommt, ganz unzulässig. Die Redaktion.

Der darin enthaltenen Anweisung an die Bahn, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, liegt ein praktischer Zweck zu Grunde: die Vermeidung der oft durch Absender nur schwer zu beweisenden Erfüllungsklage bei Säumigkeit der Bahn in der Transportausführung. Für die Bahn unwesentlich ist die Uebereinstimmung des mündlichen Vertragsschlusses mit dem Frachtbriefe, zur Anfechtung des letzteren ist sie nur dann berechtigt, wenn ein offenbarer Schreib- oder Rechenfehler vorliegt oder durch einen Irrthum in einem wesentlichen Punkte, durch Zwang oder Betrug falsche Angaben in denselben aufgenommen sind. Diese der Bahn auferlegte Beschränkung kann für den Absender nicht in gleicher Weise bindend sein, der Rechtscharakter der Verkehrsordnung schliesst deren abändernden Einfluss auf den dem Absender nach bürgerlichem und Handelsrechte zustehenden Anspruch auf Erfüllung des mündlichen Vertrages aus. Auch die Unterwerfung unter die Bestimmungen der Verkehrsordnung als Vertragsbedingungen kann füglich nicht soweit gehen, dass Absender damit auf seine wesentlichsten Vertragsrechte verzichtet. Anders ist es bei Abs. 4 des § 54 V.-O.: Die Verkürzung der von der Bahn zu übernehmenden Verpflichtungen bezüglich des Absenders Gewichts- und Stückzahlangabe beschränkt nicht das freie Vertragsrecht des letzteren, sie ist demnach unbestritten rechtsgültig.

Bei dem umfangreichen Inhalte des Frachtbriefes ist eine Unterscheidung desselben im wesentlichen und unwesentlichen versucht. Eine solche ist unrichtig, da je nach Art des Transportes und Transportgegenstandes dieselbe Angabe bald als wesentliche, bald als unwesentliche erscheint.

Die Bedeutung des Frachtbriefinhaltes für die Transportfähigkeit des Gutes, die Tarifirung, Verzollung und die Haftpflicht der Bahn hat die Bestimmung des § 53 Abs. 1 V.-O. veranlasst:

„Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen."

Die Prüfung der Uebereinstimmung der Frachtbriefangaben mit der Sendung steht der Bahn jederzeit in doppelter Richtung zu:

1. Nachwägung und Nachzählung zur Ermittelung von Gewicht und Stückzahl. Die Pflicht zum Nachwägen liegt der Bahn nur bei Stückgütern ob. Die Nichtangabe des Gewichtes bei Wagenladungsgütern ist als Antrag auf bahnseitige Gewichtsermittelung anzusehen. (Zusatz von 1895 zu Abs. 3 des § 53 V.-O.)
2. Durchsuchung und Prüfung des Inhalts einer Sendung zur Vergleichung der anderen Angaben des Frachtbriefes. Bei der Bedeutung dieses Eingriffsrechtes bedarf es zu dessen Ausübung wie bei Durchsuchungen im Strafverfahren der Zuziehung von Zeugen.

Die eingangs erwähnten Frachthinterziehungen rechtfertigen die Begrenzung der Wagenbelastungen. Diese ist in der im Abs. 6 des § 53 V.-O. näher bezeichneten Weise erfolgt. Im folgenden wird ein besonderer Frachtzuschlag für den Fall unrichtiger Inhaltsangabe einer Sendung, zu niedriger Gewichtsangabe bei Wagenladungen oder der Ueberlastung eingeführt, während Abs. 1 die Haftpflicht des Absenders für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit des Frachtbriefinhaltes aufgestellt hat. Wenn auch im Wortlaute verschieden, sind doch beide Bestimmungen inhaltlich gleich. Das Verbot der Ueberlastung bedingt bei trotzdem erfolgten Eintritt derselben die genaue Gewichtsangabe im Frachtbriefe. Die Unterlassung würde eine Unvollständigkeit des Frachtbriefes zur Folge haben, welche zu einer falschen Frachtberechnung führen würde.

Die im § 53 V.-O. aufgestellte Haftpflicht des Absenders ist eine rein civilrechtliche, sie umfasst: 1. die Nachzahlung zu wenig bezahlter Fracht, 2. den Ersatz des etwa verursachten Schadens (z. B. Zollstrafen) und 3. einen Frachtzuschlag, dessen Höhe sich nach Art des Fehlers berechnet. Dieser Frachtzuschlag wird als Konventionalstrafe bezeichnet. Dass damit nicht eine öffentliche Strafe eingeführt werden sollte, erhellt aus dem Charakter der Verkehrsordnung. Letztere ist zwar auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung erlassen, hat aber damit noch nicht die Kraft einer öffentliche Strafen begründenden Rechtsnorm erlangt. Im Anschluss an Art. 422 ff. H.-G.-B. bildet die Verkehrsordnung die Grundlage für die Bedingungen der von der Bahn abzuschliessenden Frachtverträge. Die Konventionalstrafe ist danach eine Privatgenugthuung für Vertragsverletzung.[4]) Daraus folgt:

1. Ihre Beitreibung hat im Wege des Civilprozesses zu erfolgen. Mangelnde Zahlungsfähigkeit des Schuldners berechtigt nicht zur Umwandlung der Geld- in Freiheitsstrafe.
2. Sie ist unabhängig von einem Verschulden des Frachtbriefausstellers. (Vergl. Reichsger.-Urth. v. 29. Januar 1887.)
3. Haftbar ist nicht der eigentliche Thäter, sondern der auf dem Frachtbriefe als Absender Unterzeichnete. (Reichsger.-Urth. v. 6. Juli 1883 i. Eger, Entsch. III, 87.)
4. Die Konventionalstrafe berührt weder — wie in Abs. 7 ausdrücklich bemerkt wird — die Pflicht der Nachzahlung etwa hinterzogener Fracht, noch zur Tragung des entstandenen Schadens
5. Ohne Einfluss ist dieselbe ferner auf das öffentliche und Polizeistrafrecht, soweit solches Anwendung finden kann. (Reichsger.-Urth v. 9. Februar 1891 in Eger, Entsch. VIII, 158.)

Unbestritten ist der Frachtbrief eine zum Beweise von Rechten und Pflichten dienende Urkunde, die Fälschung oder Gebrauch desselben zum Zwecke der Täuschung daher als Urkundenfälschung gemäss § 267 St.-G.-B. strafbar.[5]) Die Unterzeichnung durch den Absender und Abstempelung durch die Empfangsstation sind hierbei unwesentlich.[6]) Die Gefängnissstrafe ist auf Zuchthausstrafe zu verschärfen und die Zuständigkeit geht von der landgerichtlichen Strafkammer auf das Schwurgericht über, wenn die Fälschung in gewinnsüchtiger Absicht erfolgte. (§ 268 St.-G.-B.) Bei Ermittelung der Strafhöhe ist die Eigenschaft der Urkunde als öffentliche oder Privaturkunde maassgebend. Der vom Absender als Privaturkunde ausgestellte Frachtbrief wird durch die bahnseitige Annahme als solche nicht zur öffentlichen. Der Stempelaufdruck der Bahn ist unzweifelhaft nicht eine zum Beweise von Rechten dienende öffentliche Urkunde, ebenso wenig können die Beglaubigung, Feststellung oder Genehmigung durch die Annahmestelle diese Eigenschaften verleihen. (Urth. d. Oberlandesgerichts Dresden vom 12. Mai 1873 in Gerichtszeitung für das Königreich Sachsen XVIII, 48.) Aber auch die übrigen bahnseitigen Bemerkungen ändern dieses Rechtsverhältniss nicht. Ausser der Angabe des der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Gewichtes betreffen diese übrigens nur die Rechnungsaufstellung. (Reichsger.-Urth. v. 8. Mai 1880 in Rechtsspr. in Str.-S. I, 751; Preuss. Ober-Trib. v. 9. Jan. und 5. Juni 1871 in Oppenhof, Rechtsspr. XII, 21, 307.)[7])

Voraussetzungen der Strafbarkeit sind:

1. Die rechtswidrige, d. h. auf Erlangung einer dem Absender in dieser Art oder überhaupt nicht zustehenden Handlung gerichtete Absicht bei der Fälschung bezw. Verwendung der gefälschten Urkunde. Hierher gehört z. B. die falsche Bezeichnung einer gemäss § 50 V.-O. vom Transporte ausgeschlossenen Sendung, um dadurch deren Zulassung zur Beförderung zu erreichen. Reichsgerichtsurtheil vom 15. November 1886 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. V, 127).

Im Gegensatz zu der stets den Absender ausschliesslich treffenden Konventionalstrafe wird hier nur der eigent-

[4]) Vergl. Reichsger. Entsch. v. 11. Februar 1887 in Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch.

[5]) Reichsg.-Urth. v. 18. Dezbr. 1880 in Rechtsspr. III, 169.

[6]) Vergl. Oberlandesgericht München, Urth. v. 12. März 1886 in Rechtsspr. in Str.-S. I, 752.

[7]) Vergl. Daude, Strafgesetzbuch, Anm. S. 255 zu § 267 St.-G.-B., Oppenhof, Strafgesetzbuch, Anm. 46, zu § 267 St.-G.-B.

liche Thäter verfolgt. Sein Dienstverhältniss zum Absender ist ohne Belang. Die letzterem erwiesene Kenntniss von der That genügt zu dessen Bestrafung nicht, sofern ihm nicht Mitthäterschaft, Anstiftung oder Beihilfe zur Last fällt Fahrlässig falsche Angaben begründen ebenfalls keine Strafbarkeit.

2. Die Fälschung muss eine für den Vertrag wesentliche Angabe betreffen. Falsche Bezeichnung des Absenders ist ohne Einfluss, unrichtige Inhaltsangabe nur dann von Belang, wenn sie geeignet ist, auf die sonstigen wesentlichen Rechtsverhältnisse der Sendung eine abändernde Wirkung auszuüben, z. B. bei Beeinflussung der Frachtberechnung, der Zollfestsetzung, der Zulassung zur Beförderung. Zum wesentlichen Inhalt gehört stets die Gewichtsangabe, da nach derselben die Fracht berechnet wird. Reichsgerichtsurtheil vom 18. Dezbr. 1880 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch.).

Die angeführten Urkundenfälschungen verletzen vielfach zugleich den Betrugsparagraphen (§ 263 St.-G.-B.) — stets, wenn die Erlangung eines rechtswidrigen Vermögensvortheils damit erstrebt wird. Kommen beide Bestimmungen gleichzeitig zur Anwendung, so wird die zu erkennende Strafe gemäss § 73 St.-G.-B. nach demjenigen Paragraphen festgesetzt, welcher die härtere Strafe androht, d. i. nach § 268 St.-G.-B.

Die Rechtsprechung hat sich mit einschlägigen Fällen vielfach zu beschäftigen gehabt; die falsche Bezeichnung des Inhalts zwecks Erreichung des nach § 50 V.-O. ausgeschlossenen Transportes des Gutes ist zwar als einfache Urkundenfälschung nach § 267 St.-G.-B., nicht aber als Betrug strafbar. Reichsger.-Urtheil v. 8. November 1883 (Eger, Entsch. IVn und 54). Der umgekehrte Fall ist der eingangs erwähnte, bei Ueberlastung eines Wagens ohne Gewichtsangabe im Frachtbriefe lag nach bisherigem Recht zwar nicht eine Urkundenfälschung, wohl aber ein gemäss § 263 St.-G.-B. strafbarer Betrug vor. Wurde vor Abgang des Wagens die Ueberlastung durch das Nachwiegen festgestellt, so trat Bestrafung wegen Betrugsversuchs ein. Die Aenderung der Verkehrsordnung hat diese Fälle beseitigt.

Ausser der erörterten wesentlichsten Verpflichtung des Absenders aus dem Frachtbriefe ist eine Haftpflicht desselben noch in folgenden Fällen eingeführt:

1. für die Folgen der Verpackungsmängel, mögen diese äusserlich erkennbar sein oder nicht, für erstere jedoch nur dann, wenn sie bei Auflieferung des Gutes bahnseitig festgestellt sind. (§ 58 V.-O) Die Mängel bewirken entweder eine Beschädigung der mangelhaft verpackten Waaren selbst, des Bahnmaterials oder anderer bei dem Transport mit diesen zusammen verladener Waaren. Endlich kann die ungenügende Verpackung auch eine Verletzung von Personen oder die Beschädigung anderweitigen Eigenthums Dritter — z. B. durch Explosion — herbeiführen. In allen diesen Fällen ist der Absender zum Ersatz des vollen Schadens verpflichtet;
2. für die Beibringung der steueramtlichen und polizeilichen Begleitpapiere. (§ 59 V.-O.) Der zu leistende Ersatz umfasst ausser dem etwa entstandenen Schaden, verursachten Kosten, auch die von der Steuerbehörde erwirkte Strafe. Diese Pflicht des Absenders erstreckt sich jedoch nur auf die zur Zeit des Vertragsabschlusses bei Beginn der Beförderung erforderlichen Papiere, die Erfüllung aller weiteren Zoll- und Polizeivorschriften liegt der Bahn ob. Eine Ausnahme ist nur bezüglich der bei Versand in das Ausland vorgeschriebenen Anmeldescheine — Gesetz vom 20. Juli 1879 — eingeführt.

Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthält in den Art. 7, 9 und 10 gleichlautende Vorschriften.

Zum Schluss sei noch das Verhältniss bei den anderen Beförderungsarten von Gütern erörtert. Bezüglich des Handgepäcks wird ein Frachtvertrag überhaupt nicht abgeschlossen. Der Reisende haftet für allen aus der Mitnahme des Handgepäcks entstehenden Schaden. (§§ 28, 29 V.-O.)

Die Haftpflicht des Absenders bei Reisegepäck — § 30 V.-O. — ist derjenigen bei Frachtgut gleichgeartet; sie begreift z. B. allen Schaden, der durch Irreleitung des Gutes infolge Nichtbeseitigung älterer Beförderungszeichen entsteht. (§ 31 V.-O.) Die Beförderung von Expressgut zeigt ebenfalls keine Besonderheiten.

Aus dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1896/97.

Der Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung veranschlagt für 1896/97 die Einnahmen auf 1 027 173 187 ℳ (gegen das Vorjahr + 42 037 974 ℳ), die dauernden Ausgaben auf 588 917 772 (+ 13 420 723) ℳ, die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben auf 40 692 000 (+ 11 541 300) ℳ; der Ueberschuss beträgt sonach 397 563 415 (+ 17 075 951) ℳ

Die hauptsächlichsten Einnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung sind folgendermaassen veranschlagt: Personen- und Gepäckverkehr 273 700 000 (+ 18 300 000) ℳ, Güterverkehr 680 300 000 (+ 18 562 000) ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 18 154 100 (+ 3 167 100) ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 11 145 000 (+ 1 213 100) ℳ, Erträge aus Veräusserungen 18 635 000 (— 2 001 600) ℳ und verschiedene Einnahmen 18 658 300 (+ 390 800) ℳ, Antheil an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn 688 577 (+ 73 627) ℳ und Antheil an der Roheinnahme der Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenbahn 518 824 (+ 53 993) ℳ Den für 1896/97 veranschlagten sonstigen Einnahmen von 500 000 ℳ treten an einmaligen Einnahmen zu: a) Beitrag der Interessenten zu den Kosten der Anlage eines Haltepunktes in Kilometer 24,8 der Berliner Ringbahn zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Schöneberg 110 000 ℳ, b) Beitrag des Reiches zu den Kosten der Herstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Lissa-Gellendorf und Schebitz-Breslau, fernere Rate 840 000 ℳ, c) Beitrag der Stadt Coblenz zu den Kosten der Umgestaltung der Bahnanlagen daselbst, erste Rate 191 000 ℳ, d) Beitrag der Stadt Essen zu den Kosten der Erweiterung der Bahnanlagen Essen (B.-M.), erste Rate 100 000 ℳ, e) Beitrag der Zeche Dorstfeld zu den Kosten der Verlängerung der Einfahrtsgeleise auf Bahnhof Dortmunderfeld 24 000 ℳ, f) Beitrag des Reiches zu den Kosten des zweigeleisigen Ausbaues der Strecken Frankfurt an der Oder-Posen, Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Bentschen und Cottbus-Lissa 3 300 000 ℳ, g) Beitrag der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Kosten der Erweiterung des Bahnhofs Elsterwerda 137 000 ℳ, ergibt zusammen 5 202 000 (+ 3 594 000) ℳ.

Die dauernden Ausgaben sind im einzelnen wie folgt veranschlagt: Besoldungen 133 434 300 (+ 2 107 200) ℳ, Pension an einen früheren Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft usw. 6 150 ℳ, Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten 17 342 000 (+ 271 350) ℳ, Remunerirung von Hilfsarbeitern, Löhne, Stellenzulagen usw. 87 643 300 (+ 4 857 200) Mark, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten usw. 23 313 700 (+ 418 900) ℳ, ausserordentliche Remunerationen und Unterstützungen 3 763 300 (+ 90 700) ℳ, für Wohlfahrtszwecke 18 396 700 (+ 681 900) ℳ, für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien 60 853 000 (+ 695 800) ℳ, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 105 366 000 (— 2 744 500) ℳ, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel usw. 101 724 000 (+ 5 903 300) ℳ, Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 3 568 800 (— 319 000) ℳ, Benutzung fremder Betriebsmittel 8 509 200 (— 176 900) ℳ, verschiedene Ausgaben 16 533 250 (+ 1 964 250) ℳ, Zinsen und Tilgungsbeträge 3 174 948 (— 265 398) ℳ, Besoldungen, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten usw. für die Ministerialabtheilungen für das Eisenbahnwesen 1 260 539 (+ 33 836) ℳ, Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen 200 000 ℳ (wie im Vorjahre), Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen usw. 3 644 000 (— 78 000) ℳ

Im Ordinarium ergibt sich ein Ueberschuss von 438 255 415 ℳ, worauf zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld und zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshaushalt 200 262 152 ℳ in Rechnung zu stellen sind. Von den verbleibenden 237 993 263 ℳ sind bestimmt: 1. nach § 4 Nr. 1 des

Eisenbahn-Garantiegesetzes vom 27. März 1882 zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden 3 043 389 ℳ, 2. nach § 4 Nr. 2 desselben Gesetzes zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten, und zwar: a) zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 22 621 615 ℳ und b) zur Deckung anderweiter etatsmässiger Ausgaben des Rechnungsjahres 1896/97: 212 328 259 ℳ. Ausserdem ist derjenige Theil des Ueberschusses der Eisenbahnverwaltung aus dem Rechnungsjahre 1894/95, welcher über die anschlagsmässige Summe von 155 256 793 ℳ hinausgeht und zur Deckung von Staatsausgaben des genannten Rechnungsjahres bereits Verwendung gefunden hat, mit 16 222 185 ℳ ebenfalls und zwar vom 1. April 1895 ab von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld abzuschreiben.

Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben betragen 40 692 000 ℳ; hiervon entfallen auf die Herstellung zweiter Geleise

im Bezirk der	auf den Strecken	ℳ
K. E.-D. Breslau	Breslau-Königszelt, fernere Rate	100 000
„ „	Schebitz-Breslau, fernere Rate	900 000
„ Cassel	Ottbergen-Wehrden, letzte Rate	48 000
„ „	Wennemen-Meschede	250 000
„ Elberfeld	Barmen-Rittershausen-Langerfeld, fernere Rate	500 000
„ „	Elberfeld-Varresbeck-Elberfeld-Mirke	125 000
„ Halle a/S.	Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Cottbus-Guben und Cottbus-Sagan, erste Rate	1 900 000
„ Kattowitz	Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz, fernere Rate	750 000
„ Köln	Walheim-Raeren, letzte Rate	97 000
„ Magdeburg	Vienenburg-Goslar, fernere Rate	200 000
„ Posen	Lissa-Gellendorf, fernere Rate	500 000
„ „	Frankfurt-Bentschen-Posen, Guben-Bentschen und Lissa-Glogau-Sagan, erste Rate	3 600 000
Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn	Sande-Bant, erste Rate	100 000
	zusammen	9 070 000

Die Kosten des zweigeleisigen Ausbaues der Strecken Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Cottbus-Guben, Cottbus-Sagan, Frankfurt a/O.-Bentschen-Posen, Guben-Bentschen und Lissa-Glogau-Sagan sind zusammen auf rund 21 000 000 ℳ veranschlagt: davon entfallen auf die im Bezirke der Eisenbahndirektion zu Halle a/S. liegenden Strecken 6 870 000 ℳ und auf die im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Posen liegenden Strecken 14 130 000 ℳ. Von diesen Kosten werden 60 % der anschlagsmässigen Bausummen, mithin 12 600 000 ℳ, seitens des Reichs als Pauschalbeitrag übernommen werden, während der Rest von Preussen zu tragen ist.

Die seit Einführung der neuen Verwaltungsordnung der Staatseisenbahnen gemachten Wahrnehmungen lassen, trotzdem wegen der Kürze der Zeit ein im einzelnen abschliessendes Urtheil noch nicht angängig ist, schon jetzt mit Sicherheit erkennen, dass die von der wesentlich vereinfachten Verwaltung in der Denkschrift von 1894, betreffend Umgestaltung der Eisenbahnbehörden, erwarteten Vortheile sich dauernd erzielen lassen werden.

Die günstigen Wirkungen der wesentlich vereinfachten Verwaltung sind schon während der schwierigen Zeit der Ueberleitung der Verwaltung aus den alten in die neuen Formen unverkennbar hervorgetreten und haben sich, je mehr die Schwierigkeiten der Ueberleitung überwunden und die Beamten mit den neuen Einrichtungen vertraut geworden sind, immer deutlicher gezeigt. Durch die Beseitigung einer der früheren drei Verwaltungsinstanzen und Einsetzung der Inspektionen als verantwortliche Ausführungsorgane der betriebsleitenden Eisenbahndirektionen ist die Ordnung des Dienstes vereinfacht und die Abwickelung der Geschäfte beschleunigt worden. In gleicher Weise hat die sachliche Behandlung der Geschäfte gewonnen, da die neuen Organe der Verwaltung in engere Fühlung nicht nur mit den unteren Dienststellen der Eisenbahnverwaltung und mit den staatlichen und kommunalen Verwaltungsbehörden, sondern namentlich mit den Verkehrsinteressenten getreten sind. Diese Wahrnehmungen fallen überdies in eine Zeit, in welcher sowohl im Personenverkehr aus Anlass besonderer Verhältnisse, z. B. der Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals, der Gedenkfeierlichkeiten auf den Schlachtfeldern in den Reichslanden, grosser Truppenmanöver usw., als auch im Güterverkehr infolge der Steigerung des Verkehrs und eines zeitweise aussergewöhnlichen Verkehrsandranges grosse Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung herangetreten sind.

Im höheren Dienste sind in einigen Direktionsbezirken die Streckenbezirke unter gleichzeitiger Verminderung der Zahl der Dezernenten vergrössert, in anderen Direktionsbezirken dagegen für die Geschäfte der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht einige neue Dezernate eingerichtet worden. Der Ausgleich soll bei den mit der Wahrnehmung von Dezernaten betrauten Bauinspektoren vorgenommen werden.

Infolge der Neuordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung und der damit gleichzeitig eingeführten Neuregelung des Büreauwesens, sowie infolge der eingreifenden Umgestaltung und Vereinfachung des Etats-, Kassen- und Rechnungswesens und der Materialienbeschaffung und -Verwaltung sind gegenüber dem Jahre 1894/95 erhebliche Einschränkungen des Personals im höheren Dienste, im Büreau-, Zeichner- und Kanzleidienste, sowie im unteren Dienste eingetreten. Im Vergleich mit der in diesen Dienstzweigen im Jahre 1894/95 durchschnittlich beschäftigt gewesenen Anzahl von Arbeitskräften sind für 1896/97 insgesammt etwa 2 500 Personen mit einem Einkommen von rund etwa 5 740 000 ℳ weniger vorgesehen worden. 89 Beamte und Arbeiter mit rund 88 200 ℳ Diensteinkommen kommen für die zur Zeit noch dem Direktionsbezirke Breslau angehörende, am 1. April d. J. an Sachsen abzutretende Bahnstrecke Zittau-Nikrisch in Abgang. Diesem Minderbedarf von 2 589 Personen steht indessen ein Mehrbedarf von 5 704 Personen gegenüber. Auf denselben entfallen die für Neubauzwecke erforderlichen 1 482 Gehilfen und Arbeiter (Messgehilfen usw.), deren Besoldungen und Löhne bisher unmittelbar bei den betreffenden Baufonds verrechnet wurden, vom Etatsjahre 1896/97 ab aber nach der in Aussicht genommenen anderweiten Verrechnung der bei Neubauten entstehenden Verwaltungskosten in der Betriebsrechnung zum Nachweise kommen sollen; ausserdem erfordern die neuerworbenen und neuerbauten Eisenbahnen 2 470 Personen; 485 Arbeitskräfte sind infolge der weiteren Ausdehnung der Bahnsteigsperre und 1 070 Personen durch die Zunahme des Verkehrs erforderlich. Die Mehr- und Mindereinstellungen von Bediensteten bedingen gegen 1894/95 einen Mehraufwand von 1 242 200 ℳ; eine weitere Mehrausgabe von 2 676 100 ℳ wird durch die Erhöhung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals begründet.

In der Abgrenzung der Direktionsbezirke ist für 1896/97 die Aenderung in Aussicht genommen, dass von der Strecke Löhne-Osnabrück 0,67 km aus dem Direktionsbezirk Hannover in den Direktionsbezirk Münster, sowie von der Strecke Leipzig-Corbetha 0,99 km und von der Strecke Leutzsch-Zeitz 4,16 km aus dem Direktionsbezirk Erfurt in den Direktionsbezirk Halle übergehen sollen.

Im Etatsjahre 1896/97 werden voraussichtlich 251,01 km neue Eisenbahnen dem Betriebe übergeben werden; die einzelnen Strecken sind bereits in Nr. 7, S. 67 d. Ztg. mitgetheilt.

H—g.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 58 (K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Das im April 1893 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer wird durch das neu ausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

1. je der I. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 88 (a) Niederländische Staatseisenbahnen und b) Niederländische Central-Eisenbahn) und Nr. 111 (Schwedische Staatseisenbahnen);
2. der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen;
3. der IX. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 496 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 528 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 539 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 541 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Radstand der Wagen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 570 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn — Begleitschreiben zum Protokoll der am 23./24. Januar d. J. in Bremen abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 596 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte zwischen den Vereinsverwaltungen und den Russischen Eisenbahnen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 612 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den III. Entwurf neuer zusätzlicher Bestimmungen zu den §§ 39 bis 91 des Vereins-Betriebsreglements vom 1. Januar 1893 (abgesandt am 15. d. Mts.).

Berichtigung. Das in Nr. 13 S. 121 d. Ztg. erwähnte Rundschreiben Nr. 449 vom 4. d. Mts. ist nicht an sämmtliche Vereinsverwaltungen, sondern nur an die dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande nicht angehörenden Vereinsverwaltungen gerichtet.

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Dezember 1895.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Dezember 1895 vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen auf freier Bahn, 20 Entgleisungen in Stationen, 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 29 Zusammenstösse in Stationen und 157 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 221 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 63 Personen getödtet und 125 Personen verletzt, sowie 77 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 122 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 13 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona und auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und Berlin und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln, Elberfeld, Frankfurt a/M. und Kattowitz, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 45 getödtet und 100 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 16 getödtet und 12 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36 786 km 215 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 051 km 6 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 171 km Betriebslänge und 118 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 342 km Betriebslänge und 153 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Main-Neckar-Eisenbahn und die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Essen und in Elberfeld, bei den Privatbahnen: die Prignitzer Eisenbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Die 9,765 km lange Strecke Schönau a. Katzbach-Ober-Kauffung (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) mit den Stationen Alt-Schönau, Nieder-Kauffung und Ober-Kauffung ist am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Lokalbahn Müllheim-Badenweiler. Am 15. d. Mts. ist die von Station Müllheim der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen abgehende, 7,54 km lange Linie Müllheim-Badenweiler dem allgemeinen Verkehr übergeben worden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der für den Betrieb der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce. Die in Ostrowo an den Direktionsbezirk Posen anschliessende 16,435 km lange vollspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit den Stationen Ostrowo, Czekanow, Ociaz (sprich Ocions), Sliwniki und Skalmierzyce (unweit Kalisch), ist am 14. d. Mts. für den gesammten Verkehr eröffnet worden. Eigenthümer der Bahn ist der Kreis Ostrowo.

Der Betrieb wird von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin geführt, welche eine Betriebsabtheilung in Breslau (Neudorfstrasse Nr. 31 a, Oberschlesischer Bahnhof) eingerichtet hat.

Aenderung von Stationsnamen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück gelegene Station Eversburg hat zur Vermeidung von Verwechselungen mit der an der Bahnstrecke Arnsberg-Warburg des Direktionsbezirks Cassel gelegenen Station Eversberg die Bezeichnung „Eversburg b. Osnabrück“ erhalten.

Aus dem Königreich Sachsen.

Die Zweite Kammer bewilligte in der Sitzung vom 14. d. Mts. die Titel 12 und 43 des ausserordentlichen Staatshaushalts, welche den Umbau der Dresdner Bahnhöfe und damit zusammenhängende Herstellungen und Vermehrung der Güter- und Personenwagen betreffen.

Niederwaldbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 12. März d. J. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 2,5 % für das Jahr 1895 (gegen 1,5 % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 12. März d. J. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung stehen folgende Gegenstände: 1. Abänderung der Firma der Gesellschaft; 2. Ausdehnung des Unternehmens über den in § 1 des Gesellschaftsvertrages angegebenen Zweck, durch den Bau und Betrieb der Linien Soest-Belecke-Brilon und Beckum-Ennigerloh-Warendorf; 3. Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft; 4. Abänderung des Gesellschaftsvertrages.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Vom 1. April d. J. fällt die freie Beförderung von Reisegepäck fort. Von dem genannten Zeitpunkte an wird eine Gepäckfracht von 0,005 ℳ für 10 kg und 1 km, mindestens jedoch 0,20 ℳ erhoben.

Hirschberger Thalbahn.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Hirschberger Thalbahngesellschaft ist nunmehr in das Handelsregister des Amtsgerichts in Hirschberg eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist bekanntlich der Bau und Betrieb von Gasbahnen in Hirschberg und Umgegend für Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung (vergl. auch die Mittheilung in Nr. 5 S. 49 d. Ztg.).

Reisen Beurlaubter der Kaiserlichen Schutztruppen für Afrika in den Schnellzügen auf Militärfahrkarten.

Den von den Kaiserlichen Schutztruppen für Afrika nach Deutschland beurlaubten Militärpersonen vom Feldwebel abwärts ist innerhalb der Preussischen Staatsbahnen auf der Heim- und Wiederausreise die Benutzung der III. Wagenklasse aller Schnellzüge zu den Sätzen des Militärtarifs gestattet, wenn auf den Urlaubspässen von den Kaiserlichen Kommandos der Schutztruppen der folgende Vermerk angebracht ist: „Auf Deutschen Eisenbahnen Benutzung der Schnellzüge auf der Heim- und Wiederausreise vom Urlaubsort bis zur Grenze“. (Erlass Nr. 16 des Herrn Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Januar d. J.)

Harzquer- und Harzgürtelbahn.

Der Vorsitzende des Komitees für die geplante Harzgürtelbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg, Fürstlicher Kammerpräsident Griesebach in Wernigerode, hat nach der „V. Ztg." die Erklärung abgegeben, dass, nachdem der Harzquerbahn Wenigerode-Nordhausen neuerlich durch den gesicherten Ausbau einer Bahn von Tanne im Harz nach Walkenried im Anschluss an die Bahn Blankenburg-Tanne eine Konkurrenz entstanden sei, welche die Rentabilität der Querbahn bedenklich gefährde, ein Ausgleich nur in der Einbeziehung einer schmalspurigen Harzgürtelbahn Wernigerode-Blankenburg-Thale in das Unternehmen der Querbahn gefunden werden könne. Darum sehe er sich im Interesse der Fürstlichen Verwaltung, sowie der Stadt und Grafschaft Wernigerode ausserstande, den Plan der normalspurigen Harzgürtelbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg weiter fördern zu helfen und genöthigt, aus dem Komitee auszuscheiden. Die Komitees für die Harzquer- und die -Gürtelbahn sind infolge dieser Erklärung zu Berathungen zusammengetreten.

Feldbahn nach Brotterode aus Armee-Feldbahnmaterial.

Zur Erleichterung des Wiederaufbaues des durch eine Feuersbrunst im vorigen Jahre zerstörten Marktfleckens Brotterode im Kreise Schmalkalden soll durch die Eisenbahnbrigade eine Feldbahn aus Armee-Feldbahnmaterial alsbald hergestellt werden.

Die Feldbahn soll ermöglichen, das zum Wiederaufbau nöthige Material, welches auf 2400 Doppelwagenladungen geschätzt wird, so schnell als angängig heranzuführen. Schon jetzt sind die nach Brotterode führenden Wege durch die schweren Lastfuhren derartig zerstört, dass sie kaum noch benutzt werden können und die Transportkosten zu einer für die ganz arme Ortschaft fast unerschwinglichen Höhe angewachsen. Die Feldbahn wird also auch in finanzieller Beziehung der durch das Unglück schwer heimgesuchten Ortschaft eine wesentliche Erleichterung bieten.

Kleinbahn Burgdorf-Burgwedel-Vahrenwald.

In der Kreistagssitzung in Burgdorf wurde der Bau der Kleinbahn Burgdorf-Burgwedel-Vahrenwald genehmigt. Die Gemeinden übernehmen $^3/_4$, der Kreis $^1/_4$ der Garantiesumme.

Wagenverkehr mit der Lokalbahn Meckenbeuren-Tettnang.

Die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatsbahnen hat den Uebergang von Güterwagen auf die von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München betriebene Lokalbahn Meckenbeuren-Tettnang gestattet und die Haftung gemäss § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens genehmigt.

Verkehr mit Russland.

Das Russische Tarifdepartement, das für die Gestaltung der Frachtsätze auf den Russischen Eisenbahnen zuständige Organ, hat kürzlich auf Grund eines ihm überreichten Verzeichnisses Deutscher Handelsartikel, für welche Tarifermässigungen von den Russischen Bahnen begehrt werden, anerkannt, dass für folgende Handelsartikel Frachterleichterungen angezeigt seien: Maschinen, Maschinentheile, Lokomobilen, Apparate für Brennereien und Zuckerfabriken, Näh- und Strickmaschinen, Drahtseile, Messerwaaren und Eisenwaaren. Das Tarifkomitee hat demzufolge dem allgemeinen Kongress der Vertreter Russischer Bahnen aufgetragen, die bestehenden Tarife für die bezeichneten Waaren vom Standpunkt der Interessen des inneren Verkehrs zu prüfen, damit, falls keine gewichtigen Bedenken obwalten, die Ermässigung der Frachtsätze erfolgen könne.

Kleinbahnprojekte.

Von der Kommanditgesellschaft Schneege & Co. in Posen wird eine Fortsetzung der schmalspurigen Kleinbahn Trachenberg-Prausnitz nach Breslau und eine Abzweigungslinie von Wiese nach Trebnitz geplant.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft beabsichtigt, die geplante Kleinbahn Cüstrin-Sonnenburg gleich über Alt-Limmritz nach Kriescht fortzusetzen.

Der Kreis Hadersleben plant die Herstellung von Kleinbahnen von Hadersleben über Nieder-Aastrup, Sillerup, Kabdrup, Skovbölling nach Christiansfeld und von Sommerstedt, Station der Preussischen Staatsbahnstrecke Flensburg-Vamdrup, über Mölby, Jels, Grönnebek und Ostermark nach Rödding.

Die von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin geplante schmalspurige Kleinbahn Zollhaus-Katzenelnbogen soll über Nastätten nach St. Goarshausen fortgesetzt werden.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn. Die Roheinnahme im Jahre 1895 stellt sich auf 15192078 *M.* und die Abgabe hiervon (8 %) an die Stadt Berlin auf 1215366 *M.*

Neue Berliner Pferdebahn. Die abgabepflichtige Roheinnahme beläuft sich im Geschäftsjahr 1895 auf 2011465 *M.* und die Abgabe an die Stadt Berlin (4 %) auf 80458 *M.*

Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen. Der Kohlenbergbau und die Gewinnung von Eisenerzen haben aus der von den Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen durchzogenen Gegend nördlich der Ruhr die dichtbevölkertste des ganzen Deutschen Reiches gemacht. In diesen Gegenden regen Gewerbefleisses erweist sich die elektrische Strassenbahn als ein unbedingt nothwendiges Verkehrsmittel. Es sind nun namentlich die Kreise Gelsenkirchen und Bochum und benachbarte Theile der angrenzenden Kreise, in welchen während der letzten Jahre die Vorbereitung und Ausführung der hier in Rede stehenden elektrischen Strassenbahnen stattgefunden hat. Dem Betriebe übergeben sind die Linien: Bochum-Herne seit 23. November 1894, Gelsenkirchen-Bahnhof Bismarck (theilweise Stadtlinie Gelsenkirchen) seit 3. November 1895, Gelsenkirchen-Schalke seit 27. Dezember 1895 (theilweise Stadtlinie Gelsenkirchen), Gelsenkirchen-Wattenscheid bis Ueckendorf (theilweise Stadtlinie Gelsenkirchen) seit 27. Dezember 1895. Dem Betriebe übergeben werden voraussichtlich: Bochum (Stadtlinie) im Februar d. J., Bochum-Wattenscheid Anfang Mai d. J., Bochum-Wanne Ende Mai bezw. Ende August d. J., Gelsenkirchen-Wanne desgleichen, Restlinie Gelsenkirchen-Wattenscheid im Februar d. J., Gelsenkirchen-Steele Ende dieses Jahres, Bochum-Laer im Jahre 1897, Bochum-Weitmar desgleichen. Weitere Linien sind bereits in Aussicht genommen und die diesbezüglichen Verhandlungen mit den Gemeinden im Gange. Es dürfte dieses Strassenbahnnetz im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk wohl das grösste sein, welches sich zumeist ausserhalb städtischer Strassen bewegt und eine ganze Reihe belebter Ortschaften des flachen Landes verbindet. Es ist der Mittelpunkt des Westfälischen Kohlenbergbaues, welcher von dem Strassenbahnnetz berührt wird. Die elektrischen Strassenbahnen werden nach dem System von Siemens & Halske mit oberirdischer Stromzuführung gebaut; die heute bereits in Funktion befindlichen Kraftcentralen zu Bochum und Gelsenkirchen besitzen eine Kraft von ca. 1100 Pferdekräften. Die Ergebnisse der bisher dem Betrieb übergebenen Linien Bochum-Herne und Gelsenkirchen-Bismarck haben den Erwartungen, welche an die Prosperität gestellt wurden, entsprochen. Die erste Linie, welche einen Jahresabschluss hinter sich hat und von der Gesellschaft pachtweise betrieben wird, ergab auf das in ihr investirte Kapital eine Verzinsung von über 16 %, und die dem Betrieb übergebene zweite Linie Gelsenkirchen-Bismarck ergab auf das Wagenkilometer eine beträchtlich höhere Einnahme als diejenige bei Bochum-Herne. Trotzdem das Unternehmen angesichts dieser Ergebnisse alle Vorbedingungen einer guten Prosperität in sich trägt, ist durch einen mit der Firma Siemens & Halske abgeschlossenen Betriebsvertrag eine Pachtsumme vereinbart, welche eine 6 % Verzinsung des gegenwärtigen Aktienkapitals sicherstellt, während weitere $^2/_3$ des über 6 % erzielten Ertrags der Aktiengesellschaft zufliessen. Dieser Vertrag kann seitens der Firma Siemens & Halske nicht früher gekündigt werden, bis der Ertrag von drei hintereinander folgenden Jahren 6 % des gegenwärtigen Aktienkapitals ergeben hat.

Wie wir in Nr. 9, S. 87 d. Ztg. bereits mittheilten, beträgt das Aktienkapital der Aktiengesellschaft Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen 5000000 *M.* Die Subskription auf die Aktien fand am 18. d. Mts. bei dem Bankhause von Koenen & Co. in Berlin zum Kurse von 147 % statt.

Breslauer Strassenbahn. Der Aufsichtsrath schlägt für 1895 die Vertheilung einer Dividende von 8,5 % vor gegen 8 % im Vorjahre.

Dresdener Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung, welche auf den 10. März d. J. einberufen wird, steht auch die Beschlussfassung über den Erwerb des Dresdener Besitzthums der Kontinental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Kontinental-Pferdeeisenbahn. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 185593 *M.* (gegen 178362 *M.* im Vorjahre) und die Ausgaben 8827 (8532) *M.*, so dass ein Rohüberschuss von 176766 (169830) *M.* verbleibt. Hiervon wird der Amortisationsfonds mit 26916 *M.* und der Reservefonds mit 7500 *M.* ausgestattet, ferner werden 6900 *M.* persönliche Gewinnantheile gezahlt und 135450 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 5,25 % verwendet.

Potsdamer Strassenbahn. Die ordentliche Generalversammlung wird auf den 14. März d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung steht neben den gewöhnlichen Gegen-

ständen die Beschlussfassung über die Herabsetzung des Grundkapitals durch Zusammenlegung von Aktien, sowie Festsetzung der Modalitäten.

Rheinkanalprojekt.

Zu dem Karlsruher Rheinkanalprojekt erfährt der „Bad. Ldb.“ von authentischer Seite: Bekanntlich hat das Staatsministerium die Erbauung des Kanals von Staatswegen abgelehnt und nur einen Zuschuss von 3 Millionen Mark bewilligt. Andererseits waren die Vertreter der Stadt der Ansicht, dass die Stadt an die Ausführung eines so umfangreichen Projekts nicht gleich herantreten könne. Es hat sich nun insofern ein Ausweg aus diesem Dilemma gefunden, als eine leistungsfähige Firma sich bereit erklärt hat, nicht nur den Kanal gegen Zahlung einer festen Summe (4 Millionen Mark) zu bauen, sondern ihn auch auf eine Reihe von Jahren in eigene Regie zu nehmen. Das Weitere wird dem Beschluss der städtischen Kollegien vorbehalten sein.

Süder-Elbbrücke bei Harburg.

Der Provinziallandtag von Hannover genehmigte in der Sitzung vom 10. d. Mts. in namentlicher Abstimmung mit 46 gegen 42 Stimmen den Antrag des Abgeordneten Tramm: statt der für den Bau der Brücke über die Süder-Elbe bei Harburg geforderten Beihilfe von 120 000 ℳ. nur 100 000 ℳ. zu bewilligen.

Deutschlands Eisenverbrauch.

Nach der von dem Büreau des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller aufgestellten Tabelle über die Produktion, sowie über die Ein- und Ausfuhr von Roheisen im Deutschen Reiche einschliesslich Luxemburg betrug im Jahre 1895 die Produktion 5 788 798 t, die Einfuhr an Roheisen 188 217 t, an Bruch- und Alteisen 11 339 t, die Ausfuhr an Roheisen 135 289 t, an Bruch- und Alteisen 84 814 t, der Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr 20 547 t und der Verbrauch demnach 5 768 251 t.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die zur Abänderung der Statuten eingerufene Generalversammlung fand Ende Januar d. J. statt. Es nahmen 88 Aktionäre mit 60 250 Stimmen theil. Ausser den durch das Stimmrechtsgesetz geforderten Aenderungen enthalten die neuen Statuten eine Anzahl Bestimmungen, welche darauf abzielen, die Kompetenzen der Generalversammlung zu erhöhen und die des Verwaltungsraths zu vermindern. Da diese Abänderungen sehr weitgehend sind, so ist eine Genehmigung der neuen Statuten durch den Bundesrath sehr zweifelhaft. Herr Guyer-Zeller stellte ausser seinen zahlreichen, die Statutenrevision betreffenden Anträgen einen die Verwendung des nach Ausrichtung einer Dividende von 5 % verbleibenden Einnahmeüberschusses beschlagenden. Demgemäss sollen 8 % dieses Ueberschusses für humanitäre Zwecke und zur Förderung allgemeiner Eisenbahninteressen, speziell derjenigen der Orientbahn verwendet werden. Dieser Antrag wurde mit 45 739 Stimmen angenommen.

Eisenbahn Thun-Konolfingen-Hasle.

In der ersten Woche des laufenden Monats bewilligte der Grosse Rath des Kantons Bern eine Subvention von 500 000 Frcs. in Aktien für diese projektirte Linie. Da die betheiligten Städte Burgdorf und Thun und eine Reihe von Gemeinden namhafte Subventionen bewilligt haben, so darf die Finanzirung des Unternehmens als gesichert betrachtet werden. An der Spitze der Gründungsgesellschaft steht Nationalrath Bühlmann in Grosshöchstetten.

Die Bahn soll normale Spurweite erhalten, die grösste Steigung darf höchstens 25 ‰ betragen und Kurven von unter 250 m Radius sind unstatthaft. Die Länge wäre 42 km, während die Centralbahnstrecke Burgdorf-Bern-Thun 55 km lang ist. Die neue Linie beginnt bei der Station Hasle-Ruegsau der Emmenthalbahn. Ein Theil der Züge würde bis Burgdorf mit Benutzung des Geleises der Emmenthalbahn geführt werden. Die Emmenthalbahn wird auch den Betrieb der Linie übernehmen. Von Hasle aus geht es bei den Stationen Schaffhausen und Bigenthal vorbei nach Walkringen und von hier über Biglen und Grosshöchstetten nach der Station Konolfingen der Jura-Simplonbahn. Zwischen Konolfingen und Thun sind noch die Stationen: Stalden, Oberdiessbach und Heimberg, eventuell noch Brenzikofen vorgesehen. Die Linie mündet bei den Eidgenössischen Militärwerkstätten in die Centralbahnlinie ein, nachdem sie vorher die Aare überschritten hat.

Die Baukosten sind auf 108 000 Frcs. für 1 km berechnet und würden betragen für die Strecke Hasle-Konolfingen 2 050 000 Frcs., für Konolfingen-Thun 1 650 000 Frcs. Mit einem Betriebsfonds von 128 000 Frcs. ergäbe sich ein Gesammtbetrag von 3 828 000 Frcs.

Diese Summe soll beschafft werden durch ein Obligationenkapital von 1 000 000 Frcs. und durch fünfhundertfränkige Aktien im übrigen.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

Durch die Ende Januar dieses Jahres abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung, an welcher nur 6 188 Aktien vertreten waren, wurde die Revision der Statuten genehmigt. Dem Verwaltungsrath wurde Vollmacht ertheilt, allfällig vom Schweizerischen Bundesrathe noch verlangte Abänderungen vornehmen zu dürfen. Die wichtigsten Bestimmungen der neuen Statuten sind: Beschlussfähigkeit der Generalversammlung bei Anwesenheit von 20 stimmberechtigten Aktionären (bisher 40); Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsraths durch die Generalversammlung (statt durch den Verwaltungsrath). Besteht die Direktion aus mehreren Mitgliedern, so wird Präsident und Vizepräsident vom Verwaltungsrath gewählt.

Aus Altersrücksichten ist der langjährige Direktionspräsident Herr Wirth-Sand von seinem Posten zurückgetreten. Er verbleibt bei der Gesellschaft einzig in seiner Stellung als Präsident des Verwaltungsraths. Herr Wirth-Sand hat sich nicht nur um die Entwickelung der Vereinigten Schweizer Bahnen hochverdient gemacht, sondern durch die Hebung des Verkehrswesens der Ostschweiz überhaupt.

Gotthardbahn.

Die am 25. Januar d. J. abgehaltene Generalversammlung wurde durch den Präsidenten des Verwaltungsraths Herrn Schuster-Burckhardt eröffnet, welcher die Mittheilung machte, dass die revidirten Statuten vom Bundesrathe genehmigt worden seien und dass dieselben infolge Eintragung ins Handelsregister rechtsgültig seien. Bis und mit 17. Dezember 1895 liessen im ganzen 195 Aktionäre 27 528 Aktien in das Aktienbuch eintragen. Das an der Versammlung stimmberechtigte Aktienkapital betrug 13 764 000 Frcs. Dazu war noch das stimmberechtigte Subventionskapital von 19 480 000 Frcs. zu rechnen, somit betrug das gesammte stimmberechtigte Kapital 33 244 000 Frcs. Anwesend waren 36 Stimmberechtigte, ein Kapital von 25 908 862 Frcs. vertretend. Die Versammlung war somit gehörig konstituirt. Die Verhandlungsgegenstände beschränkten sich auf Wahlen; es wurden folgende 21 Mitglieder in den Verwaltungsrath gewählt oder bestätigt:

a) Bisherige. 1. Abegg-Arter, Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt Zürich; 2. Abt, Roman, Ingenieur in Luzern; 3. von Bleichröder, Hans, Königlich Grossbritannischer Vizekonsul in Berlin; 4. Bonzanigo, Filippi, alt Nationalrath in Bellinzona; 5. Borgnini, Generaldirektor der Italienischen Südbahnen; 6. Brambilla, Senator des Königreichs Italien in Mailand; 7. Figdor, Karl, Banquier in Wien; 8. Geigy-Merian, alt Nationalrath in Basel; 9. Hammer, alt Bundesrath in Solothurn; 10. Koller, Ingenieur, Bern; 11. Maraini, C., Ingenieur in Rom; 12. Moser-Ott, Regierungsrath in Schaffhausen; 13. von Oppenheim, Ed., Banquier in Köln; 14. Salomonsohn, A., Verwaltungsrath der Diskontogesellschaft in Berlin; 15. Schuster-Burckhardt, Präsident des Basler und Züricher Bankvereins. b) Neu gewählt wurden: 16. Cahn-Speyer, David, in Wien; 17. Forrer, Nationalrath in Winterthur; 18. Isler, Ständerath in Aarau; 19. Sarasin-Stehlin, Rudolf, in Basel; 20. Schmid, Ed., Verwalter der Dampfschiffgesellschaft in Luzern; 21. Wyss, Nationalrath in Bern.

Als Präsident des Verwaltungsraths wird Herr Schuster-Burckhardt in Basel bestätigt.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath hat das Budget für 1896 genehmigt. Als Vizepräsident der Direktion wurde Jolissaint bestätigt und als Mitglied der Verwaltung Ständerath Richard gewählt. Bezüglich der Lohnfrage wurde die Gleichstellung der ehemaligen Angestellten der Suisse Occidentale mit denjenigen der Jura-Bern-Luzernbahn beschlossen. Hierfür sollen jährlich 100 000 Frcs. verwendet werden. Infolge der Eingabe der Bahnangestellten sollen jährlich weitere 600 000 Frcs. für Lohnaufbesserungen verwendet werden, somit zusammen 700 000 Francs. Die Erfüllung der Forderungen des Personals würden 1 300 000 Frcs. erfordern.

Die neuen Statuten haben die Genehmigung des Bundesraths nicht erhalten. Die verlangten Abänderungen betreffen die Art. 10, 13 und 15.

Bei Art. 10 verlangt der Bundesrath die Bestimmung, dass ein Zehntel des „stimmberechtigten“ Aktienkapitals statt des ganzen Aktienkapitals die Einrufung einer Generalversammlung veranlassen könne.

Bei Art. 13 hält der Bundesrath an der Vorschrift der Deponirung der Aktien fest, wovon die Zulassung der stimm-

berechtigten Aktionäre zur Generalversammlung noch abhängig gemacht werden soll.

In Art. 15 soll auf Art. 13 verwiesen werden, es handelt sich um eine weitere, das Stimmrecht betreffende Vorschrift.

Direktionspräsident Ruchonnet weilt gegenwärtig in Rom behufs Weiterführung der den Simplondurchstich betreffenden Vorbereitungen.

Aus den Niederlanden.

Statistik der Eisenbahnen für das Jahr 1894.

Ausweislich der vom Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe herausgegebenen Eisenbahnstatistik hatte das Netz der Eisenbahnen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf Niederländischem Gebiete liegen, Ende 1894 (einschliesslich der Nebengeleise) eine Ausdehnung von 6193 km, von denen sich 5108 km auf Niederländischem, die übrigen 1085 km auf fremden Gebieten befanden, während die Betriebslänge derselben sich auf 3689 km bezifferte. Von der letzteren waren auf Niederländischem Gebiete 2650 km eingeleisig und 1039 km doppelgeleisig ausgebaut. An Betriebsmitteln waren zu jenem Zeitpunkt vorhanden 1034 Lokomotiven, 797 Tender, 2543 Personenwagen, 6897 bedeckte und 12590 offene Lastwagen.

Zur Beförderung gelangten im Jahre 1894 insgesammt 33215190 Personen, davon in I. Klasse 1517121, in II. Klasse 6588885, in III. Klasse 23705921 und zu ermässigten Fahrpreisen 872183; ferner 34628 t Gepäck. Von den beförderten Personen entfielen auf den Binnenverkehr 28677749, auf den direkten Verkehr 3941592 und auf den Durchgangsverkehr 595849. Im Frachtenverkehr wurden befördert 88434 t Expressgüter, 152236 t Eilgut, 4910878 t Stückgut und 8316675 t Wagenladungsgut, zusammen 13468223 t, welche sich mit 3367006 t auf den Binnenverkehr, mit 9013237 t auf den direkten Verkehr und mit 1087980 t auf den Durchgangsverkehr vertheilten. Ausserdem gelangten noch zur Beförderung 602838 t Dienstgut, 8522 t und 4 Stück Equipagen, sowie 339607 t, 755 Wagenladungen und 219 Sendungen Pferde und sonstiges Vieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 18886884 fl., aus dem Gepäckverkehr 416647 fl. und aus dem Güterverkehr 19597384 fl.

Niederländische Reichs-Telegraphen.

Am 1. Januar 1895 betrug die ganze Länge der Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien 5580 km, wovon 2704 km längs den Eisenbahnen führen, und diejenige der Drähte 19962,2 km gegen 19878 km in 1894. Die Länge der vorhandenen unterirdischen Telegraphenlinien betrug am 1. Januar 1895 164075 m und diejenige der unterseeischen Linien 185756 m.

Am 1. Januar 1895 waren 505 Reichs-Telegraphenbüreaus mit 38 Hilfsbüreaus und 336 Telegraphenbüreaus von Privatunternehmungen vorhanden. Bei 178 Reichsbüreaus und 19 Hilfsbüreaus ist der Post- und Telegraphendienst vereinigt und 256 Reichsbüreaus sind für den Telephondienst eingerichtet.

Der Verkehr auf den Betriebslinien beziffert sich auf 4423739 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1309683 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert, und zwar bei der Niederländischen Staatsbahn 162536, Holländischen Eisenbahn 85892, Niederländischen Centralbahn 5927, Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn 8316, Belgischen Centralbahn 6425, Gent-Terneuzen 2498, Mechelen-Terneuzen 317 und bei der Lüttich-Mastrichter Bahn 1843.

Durch sonstige Privatunternehmungen wurden überdies noch 39579 Depeschen befördert.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Verkehrsverhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung von 1896.

Die Versammlung am 11. d. Mts. fand unter dem Vorsitz des Herrn Wirklichen Geheimen Ober-Baurath Streckert statt. Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Klinke hielt einen Vortrag über die Verkehrsverhältnisse der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896. An der Hand einer grossen Anzahl eigens zu diesem Zweck hergestellter mächtiger Wandpläne beleuchtete Redner zunächst die seitens der Eisenbahnverwaltung aus Anlass der Gewerbe-Ausstellung hergestellten Bauausführungen auf den Ringbahnstationen Potsdamer Bahnhof, Schöneberg, Tempelhof, Rixdorf, Treptow und Stralau-Rummelsburg, sowie auf dem neu angelegten Bahnhof „Ausstellung“ an der Görlitzer Eisenbahn. Im besonderen führte derselbe aus, dass auf dem Südring eine Zugfolge von 5 Minuten beabsichtigt sei. Demzufolge hat der Potsdamer Ringbahnhof derart erweitert werden müssen, dass, neben der für den gewöhnlichen Verkehr erforderlichen Ablassung von 6 Zügen in der Richtung Halensee-Grunewald bezw. Halensee-Charlottenburg, auch noch die Ablassung von 12 Zügen in der Richtung nach Treptow ermöglicht wird; dieses Ziel konnte nur durch Verbreiterung des vorhandenen Viadukts und Anlage einer Anzahl von Nebengeleisen erreicht werden. Auf Bahnhof Schöneberg ist die Anlage eines Kehrgeleises zur Ausführung gekommen, um bei vorkommenden Betriebsstörungen die Möglichkeit zu haben, die Züge hier wenden zu lassen. Die Bahnhöfe Tempelhof und Rixdorf sind einem vollständigen Umbau unterworfen, um schienenfreie Bahnsteige zu erzielen, da ein Ueberschreiten der Geleise bei einer Zugfolge von 3 Minuten ausgeschlossen erscheint. Der Bahnhof Treptow hat einen zweiten Bahnsteig erhalten, welcher ausschliesslich für den Ringverkehr bestimmt ist, während der bisherige Bahnsteig lediglich dem Stadtverkehr dienen soll. Für die Dauer der Ausstellung sollen also sämmtliche Züge, welche von Treptow nach dem Nordring oder dem Südring gehen, von dem neuen Bahnsteig, dagegen sämmtliche Züge, welche von der Stadt oder von dem Bahnhof „Ausstellung“ gehen, von dem alten Bahnsteig abgefertigt werden. Es sind hierdurch klare Verhältnisse geschaffen, welche Irrungen des Publikums ausschliessen und für die glatte Abwickelung des Massenverkehrs auch erforderlich erscheinen. Ferner sind, um jeglichen Gegenstrom des ankommenden und abgehenden Publikums zu vermeiden, zwei Bahnsteigtunnels geschaffen, von denen der eine ausschliesslich für den Zugang, der andere für den Abgang bestimmt ist. Vor dem Eingangstunnel werden Fahrkarten-Verkaufshallen errichtet, welche gleichzeitig die Ausgabe an 10 Schaltern ermöglichen, während an dem Ausgangstunnel ebenso viele Kontrolstellen geplant sind. Auch auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg ist durch Herstellung eines neuen Tunnels unter den Südringgeleisen und durch Anschüttung eines neuen Bahnsteigs eine schienenfreie Zugänglichkeit zu den Zügen geschaffen. Auf der Stadtbahn soll zu den Zeiten des grossen Verkehrs ein Drei Minutenbetrieb mit 18 Zügen stündlich zur Durchführung gelangen, von welchen 14 über Treptow zu dem neu geschaffenen Bahnhof „Ausstellung“ geführt werden sollen. Die regelmässige Durchführung dieses Drei Minutenbetriebes machte einen weitgehenden Umbau der Geleiseanlagen auf Bahnhof Charlottenburg nothwendig. Die auf den Stadtbahngeleisen verkehrenden Grunewaldzüge mussten bisher vor dem Bahnhof Charlottenburg auf die Ferngeleise der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn übergeführt werden, hierdurch wurde die Ein- und Ausfahrt von Zügen aus dem Bahnhof Charlottenburg in der Richtung nach Zoologischer Garten wesentlich beeinträchtigt. Andererseits bildeten auf der Westseite des Bahnhofes Charlottenburg die vorhandenen Kreuzungen des Nord- und Südringes missliche Betriebsverhältnisse. Die Beseitigung der Mängel wurde in der Weise erreicht, dass besondere Personengeleise von Charlottenburg nach Grunewald in Verlängerung der Stadtbahngeleise zur Ausführung gelangten, dass ferner das von Westend einmündende Nordringgeleis über die Südringgeleise hinweg an den zweiten Bahnsteig geleitet wurde. Der neue Bahnhof „Ausstellung“ an der Görlitzer Bahn erhält 4 Bahnsteige, von denen 2 hauptsächlich dem Görlitzer Verkehr und 2 dem Stadtverkehr zu dienen haben. Von jedem Bahnsteig führen 2 Treppen zu einer gemeinsamen 10 m breiten Verbindungsbrücke, welche im Verein mit der von der Ausstellung hergestellten Ueberbrückung der Köpenicker Landstrasse bis in den Ausstellungspark führt. Bahnsteige und Verbindungsbrücke sind überdacht. Da die an den Endpunkt der Verbindungsbrücke anschliessenden Wandelgänge in der Ausstellung ebenfalls überdacht sind, liegt die Möglichkeit vor, auch bei regnerischem Wetter trockenen Fusses bis zum Hauptgebäude der Ausstellung zu gelangen. Was die Leistungsfähigkeit der geschaffenen Anlagen anbetrifft, so sollen zur Bewältigung des Massenverkehrs nach dem Bahnhof „Ausstellung“ geleistet werden: von der Stadtbahn 14 Züge, von der Görlitzer Bahn 8 Züge, im ganzen 22 Züge. Ausserdem nach Bahnhof Treptow: vom Südring 12 Züge, vom Nordring 6 Züge und von der Stadtbahn 2 Züge, zusammen 20 Züge, überhaupt also 42 Züge in einer Stunde mit einer Leistungsfähigkeit von etwa 42000 Personen. Der Transport zur Ausstellung vollzieht sich erfahrungsgemäss allmählich und ohne Schwierigkeit. Der Rücktransport dagegen ist in der kurzen Zeit von etwa 3 Stunden zu bewirken, so dass also die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn auf 3 × 42000 = 126000 Personen zu veranschlagen ist.

Redner ging hiernach zur Besprechung des Strassenverkehrs über. Die Zufuhrstrassen zur Ausstellung waren ganz unzureichend. Die einzige vorhandene Strasse, die Köpenickerstrase, im weiteren Verlauf Schlesischestrasse bezeichnet, war durch die schmalen Hubbrücken über den Luisenkanal, den Landwehrkanal und den Freiarchengraben, sowie ferner durch Häuservorbauten und Vorgärten derart eingeschränkt, dass nicht einmal die Durchführung der Zwei-

geleisigkeit des Strassenbahnbetriebes zu ermöglichen war. Die Stadt Berlin hat durch energisches Vorgehen diese Uebelstände beseitigt. Die schmalen Brücken sind durch 20 m breite feste Bauwerke ersetzt, die Vorgärten und Häuser sind angekauft, die Strasse ist entsprechend verbreitert, so dass sie jetzt erst zur Bewältigung eines Massenverkehrs geeignet erscheint. Ausserdem hat die Stadt Berlin durch Ueberbrückung des Luisenkanals im Zuge der Wasserthorstrasse und des Landwehrkanals im Zuge der Wienerstrasse, sowie durch Anlage eines neuen Weges durch den Schlesischen Busch, eine zweite grosse Zugangsstrasse zum Ausstellungsgelände geschaffen. Letztere ist zur Anlage der elektrischen Bahn von der Firma Siemens & Halske ausgenutzt. Diese von der Behrenstrasse, Ecke der Wilhelmstrasse, ausgehende Bahn wird durch die Mauer-, Schützen-, Markgrafen-, Hollmann- und Wasserthorstrasse über die erwähnte neue Brücke bis zum Ausstellungsgelände und über dasselbe hinaus durch die Parkstrasse bis zur Krugallee geführt. Es ist für die Zeiten des lebhaften Verkehrs eine Zugfolge von $2^1/_2$ Minuten in Aussicht genommen. Jeder Zug soll aus einem Motorwagen mit 2 bis 3 Anhängewagen bestehen und rund 100 Personen fassen, so dass stündlich mit derselben etwa 2500 Personen befördert werden können. Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt 2 elektrische Linien Zoologischer Garten-Hallesches Thor-Schlesischestrasse und Dönhofsplatz-Ritterstrasse-Schlesischestrasse mit einer Zugfolge von je 6 Minuten und ausserdem 4 Pferdebahnstrecken ebenfalls mit einer Zugfolge von 6 Minuten in Betrieb zu nehmen, so dass auf der Strecke Schlesischestrasse-Treptower Chaussee eine Zugfolge von 1 Minute sich ergibt. Die Leistungsfähigkeit dieser 6 Strecken ist stündlich auf 4000 Personen anzunehmen, also in 3 Stunden $3 \times 4000 = 12000$ Personen. Weiter wurden die Omnibuslinien mit einer stündlichen Leistungsfähigkeit von 1500 Personen erörtert und endlich wurde auch über die Mailcoachgesellschaft berichtet, dass dieselbe beabsichtige 10 der bekannten, mit 4 Pferden bespannten Mailcoachwagen, je 32 Personen fassend, in Betrieb zu nehmen, dieselben von den grossen Hotels etwa achtmal täglich abfahren und direkt in den Park einfahren zu lassen, so dass die Leistungsfähigkeit dieser Gesellschaft mit 2500 Personen täglich in Anschlag zu bringen sein wird. Der gesammte in 1 Stunde zu bewältigende Strassenverkehr beziffert sich demnach auf:

Siemens & Halske	2500
Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft	4000
Omnibus	1500
Mailcoach	300
Droschken und Privatfuhrwerk, geschätzt	1700
zusammen	10000

mithin in 3 Stunden $3 \times 10000 = 30000$ Personen.

Endlich verbreitete sich Redner auch über den Wasserverkehr. Bisher war keine einzige Anlegestelle am Treptower Park vorhanden, nunmehr sollen nach fester Vereinbarung mit der Wasserbaupolizei 6 Anlegestellen errichtet werden. Zwei derselben dienen dem Verkehr der Spree-Havel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Stern“, zwei dem der Motorboot-Gesellschaft, eine dem Dampfschifffahrtsunternehmen Graul und die letzte gemeinsam den Dampfschifffahrtsunternehmungen der Herren Tismar und Nobiling. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Stern“ beabsichtigt den Betrieb mit 2 elektrischen und 14 Dampfbooten von 100—500 Personen Fassungsraum aufzunehmen, die Motorboot-Gesellschaft ebenfalls mit 2 elektrischen und 10 Dampfbooten, Graul mit 6, Tismar mit 4 und Nobiling mit 7 Booten. Die Schiffsfolge in der Zeit von 8—2 Uhr ist bei allen Gesellschaften 30 Minuten. Nachmittags und Abends fährt die Gesellschaft „Stern“ in Zwischenräumen von 15, zeitweise auch $7^1/_2$ Minuten, die Motorboot-Gesellschaft in 5 Minuten, Graul in 15 Minuten, Tismar in 30 Minuten, Nobiling in 20 Minuten. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Gesellschaften innerhalb 3 Stunden beziffert sich auf:

„Stern“	12000
Motorboot-Gesellschaft	7000
Graul	1500
Tismar	2000
Nobiling	1500
zusammen	24000

bewirkt durch 4 elektrische Boote und 47 Dampfschiffe.

Endlich gab Redner noch Aufschluss über die dem Binnenverkehr in der Ausstellung dienende elektrische Bahn, die von der Ausstellungsleitung hergestellt ist und von den Gebrüdern Naglo betrieben werden soll. Gebrüder Naglo sind auf Verlangen der Ausstellung verpflichtet, die Züge in Zwischenräumen von $1^1/_2$ Minuten folgen zu lassen; dabei soll jeder Zug einen Fassungsraum von 100 Personen besitzen. Die ursprünglich als Verkehrsmittel in Aussicht genommene Stufenbahn ist aus mehrfachen Gründen nicht zur Ausführung gelangt, dagegen wird eine Versuchsstrecke von 500 m Länge als Verbindungsbahn zwischen dem Ausstellungs- und Vergnügungspark durch den Generalunternehmer, Herrn Damm, gebaut und betrieben werden.

Im Anschluss an die Verkehrsverhältnisse gab Redner sodann ein anschauliches Bild von der Gestaltung der grossen Ausstellungsbauten im allgemeinen, insbesondere auch noch von den hochinteressanten Privatunternehmungen: Alpenpanorama, Alt-Berlin, Kolonialausstellung und Cairo, auch hier alles durch Pläne und farbige Ansichten erläuternd. Das Unternehmen Cairo war durch ein sauber ausgeführtes grosses Modell veranschaulicht.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Regierungsbaumeister Heinrich, Eisenbahndirektor Schlesinger und Ingenieur Zacharias.

Bücher- und Kartenschau.

Kompass, Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn. 1896. Herausgegeben von S. Heller. 29. Jahrgang. Wien, Verlag von Alfred Hölder.

Die Bearbeitung der einzelnen Kapitel des als finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn unentbehrlichen Heller'schen Werkes ist im allgemeinen dieselbe geblieben, wie seit einer Reihe von Jahren. Der Stoff des Buchs ist, wie schon aus dem Inhaltsregister sich ergibt, wieder erheblich gewachsen. Das Assoziationswesen steht ja nicht still. Lokalbahnen und Industrien sind die Gebiete, auf welchen noch so viel zu schaffen ist. Die fortgesetzten zahlreichen Gründungen in diesen Zweigen der Volkswirthschaft sind der Ausfluss einer natürlichen Kraftentwickelung. Besonders in Ungarn ist die Herstellung von Vizinalbahnen und die Anlage neuer Industrien mit Energie betrieben worden, aber auch in Oesterreich mangelt es nicht an neuen Schöpfungen, daher muss der Kompass seine Aufgabe alljährlich höher stecken. Volle Anerkennung verdient der Herausgeber, dass er die Schwierigkeit, welche in dem Uebermaass an sich anhäufendem Material lag, glücklich überwunden hat. Selbst die Ereignisse der letzten Wochen des Jahres 1895 finden wir in seinem mühsamen Werk bereits berücksichtigt und soweit als möglich noch an richtiger Stelle statt in den Nachträgen eingeschaltet. Möge das Werk die freundliche Aufnahme finden, welche es verdient.

Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangskurven. Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bearbeitet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. 7. Auflage mit 19 in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1896. Preis gebunden 3 *M*.

Die vorliegende 7. Auflage des verdienstvollen Werkes bietet einen unveränderten Abdruck der 5. Auflage, welche im Jahrgang 1890 S. 881 d. Ztg. anerkennend besprochen worden ist, wir verweisen daher auf jene Besprechung.

Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. Mit Stationsverzeichniss. 1896. Verlag von Artaria & Co. in Wien I. Preis 1 fl.

Wie alljährlich ist auch pro 1896 nach Weihnachten diese treffliche Karte in neuer Auflage erschienen und enthält wieder sämmtliche neue Bahnlinien mit allen Stationen bis Ende 1895 in bekannter Vollständigkeit und Verlässlichkeit. Als wesentliche Neuerungen sind zu verzeichnen: die vollständig neue Vertheilung des vielfachen Farbendruckes, welche das Farbenbild besser als seither zur Geltung bringt, ferner ein vollständiges Stationsverzeichniss Oesterreich-Ungarns, das der ohnehin billigen grossen Karte ohne jede Preiserhöhung beigegeben ist. Das Verzeichniss enthält in alphabetischer Reihenfolge die Station unter Hinweis auf das Vorkommen der Namen in der Karte, das Kronland und die Bahnlinie, an welcher die betreffende Station liegt. Es hat dadurch Artaria's Karte für Bahnämter, Eisenbahnbeamte, Spediteure und Kaufleute an Werth erheblich gewonnen. — Den im Zuge befindlichen Verstaatlichungsverhandlungen ist dadurch Rechnung getragen, dass die rothe Farbe der K. K. Staatsbahnen den sämmtlichen Linien der Nordwestbahn beigegeben ist.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Baurath Gestewitz, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Leipzig, ist in den Ruhestand versetzt worden.

Der Baurath Eversheim in Bonn, der Eisenbahnbauinspektor Fitz, Vorstand der Maschineninspektion in Thorn und der Eisenbahn-Hauptkassenrendant, Rechnungsrath Lehmann in Halle a. S., sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 14. Februar d. J. wird die im Bahnhofe Ostrowo an die Königlich Preussische Staatsbahn (Direktion Posen) anschliessende normalspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit den Stationen Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce (unweit Kalisch) für den gesammten Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung der Güter erfolgt nach dem Lokaltarife, welcher vom Bahnverwalter in Skalmierzyce für 75 ₰ bezogen werden kann. Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer ist der Spediteur Hamelok in Skalmierzyce.

Breslau, den 10. Februar 1896. (331)
Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Co. in Stettin.

2. Eröffnungen von Stationen

Am 20. Februar d. J. wird der 2,9 km von Brackel (Hann.) und 3,0 km von Wulfsen an der Strecke Lüneburg-Buchholz neu hergestellte Haltepunkt Tangendorf eröffnet. Gepäck kann auf dem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Tangendorf ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Tangendorf ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäck-Abfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Tarifsätze zur Personenabfertigung werden eingeführt zwischen Tangendorf einerseits und Brackel (Hann.), Buchholz, Harburg H., Hamburg (Hann. Bhf.), Jesteburg, Lüneburg, Marxen, Mechtersen, Winsen und Wulfsen andererseits nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Fahrpreistafel-Ergänzung.

In Tangendorf werden sämmtliche Züge zum Aus- und Einsteigen von Reisenden halten, und zwar:

a) Richtung Lüneburg-Buchholz
Zug 182 ab 7.54 Vorm.
„ 184 „ 12.24 Nachm.
„ 186 „ 5.07 „
b) Richtung Buchholz-Lüneburg
Zug 183 ab 9.32 Vorm.
„ 185 „ 2.07 Nachm.
„ 187 „ 6.59 Abends.

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 10. Februar 1896. (332)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr eingestellt:

Auf der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów vom 30./1. bis 8./2. 1896; auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 31./1. bis 6./2. 1896; auf den Bukowinaer Lokalbahnen, und zwar in den Strecken Hadikfálva-Radautz und Hatna-Kimpolung vom 2./2. bis 5./2 1896 und in der Strecke Hliboka-Berhometh a. S.-Mezebrody nebst Abzweigung vom 1./2. bis 4./2. 1896; auf der Lokalbahn Göpfritz-Gross-Sieghart's vom 30./1. bis 3./2. 1896 und in der Strecke Dolina-Wygoda vom 31./1. bis 4./2. 1896.

Wien, am 11. Februar 1896. (333)

4. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe II. Mit sofortiger Gültigkeit werden im Ausnahmetarif 5a des Gruppentarifs II folgende Frachtsätze für Steine nach Schmolz eingeführt:

Von	Nach Schmolz: Frachtsatz für 100 kg in Mark
Brechelshof	0,20
Gräben	0,17
Gross-Rosen	0,16
Jauer	0,18
Ober-Streit	0,16
Striegau	0,16

Die für den Ausnahmetarif 5a gültige Bestimmung wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet auch bei den vorstehenden Ausnahmesätzen Anwendung.

Breslau, den 13. Februar 1896. (334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. März 1896 treten für die Beförderung von Sendungen der unter den Spezialtarif II fallenden krummlinig profilirten und abfaçirten, jedoch ungeschliffenen Bruchsteine, unverpackt, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen zwischen den Bayerischen Stationen Klingenberg a/M., Miltenberg, Trennfeld und Wertheim einerseits und Magdeburg, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Neustadt und Magdeburg-Sudenburg andererseits folgende zum Ausnahmetarif 12a des Magdeburg-Bayerischen Güterverkehrs gehörigen Frachtsätze in Kraft:

Zwischen
Magdeburg, Magdeburg-Buckau,
Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Sudenburg
und

Klingenberg a/M.	1,41 ℳ	für 100 kg.
Miltenberg	1,43 „	
Trennfeld	1,33 „	
Wertheim	1,36 „	

Magdeburg, den 15. Februar 1896. (325)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1896 wird die Aufnahme des Artikels „Kalkerde“ in die Waarenverzeichnisse des Düngekalktarifs und des Nothstandstarifs für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auf den Verkehr der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Hessischen Ludwigsbahn ausgedehnt.

Im Verkehr der übrigen Deutschen Eisenbahnen ist die Tarifmaassnahme schon am 1. Februar d. J. in Kraft getreten.

Berlin, den 14. Februar 1896. (336)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1896 treten im **Niederdeutschen Verbands-Gütertarif** direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Porta des Bezirks Hannover einerseits und Station Mirow der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn andererseits in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.

Die Station Mirow, welche im übrigen dem unbeschränkten Güterverkehr dient, ist für die Abfertigung von Sprengstoffen nicht eingerichtet.

Hannover, den 15. Februar 1896. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Durch den laut Bekanntmachung vom 28. Januar d. J. neu eingeführten Transittarif für besonders benannte Güter im Verkehr von den Rhein- bezw. Main-Umschlagsplätzen nach Friedrichshafen transit vom 1. Januar d. J. sind die Frachtsätze im Transittarif für besonders benannte Güter vom 20. Mai 1890 von Mannheim nach Friedrichshafen aufgehoben worden.

Karlsruhe, den 14. Februar 1896. (338)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. März d. J. gelangt zum Theil II Tarifheft 2 der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält neue Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition, Tariferweiterungen und Berichtigungen und ist bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 30 ₰ für das Stück zu haben.

Breslau, den 15. Februar 1896. (339)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das vom 1. September 1892 an gültige Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) tritt voraussichtlich mit dem 31. März l. J. ausser Kraft und wird durch ein neues Tarifheft ersetzt. Ohne Ersatz werden aufgehoben die Frachtsätze für die Station Oberneisen, Jünkerath (Stadtkyll), Malmédy, Mechernich, Montjoie, Satzvey, Schmidtheim, Messel und Schaidt bei Weissenburg, ferner die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 7 (Cement) und Nr. 13 (Düngemittel) für Biebrich-Mosbach und jene des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Zucker) für Alzey.

Die Stationen Call und Bingerbrück scheiden mit der Neuausgabe des Hefts I B aus dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande aus und werden in den Norddeutsch-Schweizerischen Verband übernommen. Dagegen gehen die jetzt zum Norddeutsch-Schweizerischen Verbande gehörigen Stationen Bad Nauheim, Friedberg, Fulda, Giessen und Hersfeld in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband über. Mit der Einführung des neuen Tarifhefts I B treten neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne kleine Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, von welchem auch das neue Tarifheft I B, jedoch nicht vor dem 20. März l. J., bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 15. Februar 1896. (340)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 1. März d. J. wird die Station Heufeld der Bayerischen Staatsbahnen für den Versand von Eisenerz usw. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 12. Februar 1896. (341)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Dienststellen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. hat auf den Strecken der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn eine Versetzung verschiedener Waaren in eine andere Tarifklasse stattgefunden, wodurch in den meisten Fällen eine Frachtermässigung herbeigeführt wird. Soweit die Deklassifizirung Frachterhöhungen im Gefolge hat, bleibt die bisherige Tarifirung noch bis Ende März d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft durch die betheiligten Dienststellen und durch die Deutsche Ostafrikalinie in Hamburg.

Altona, den 15. Februar 1896. (342)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Elsterwerda (Oberlaus. Bhf.), Gera (Preuss. Staatsbhf.), Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüring. Bhf.), Plagwitz-Lindenau (Preuss. Staatsbhf.) und Zeitz (Preuss. Staatsbhf.) in Kraft. Gleichzeitig werden die Frachtsätze für die Stationen Dobran, Pilsen und Rosenthal-Gruppen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und für die Stationen Hirschfelde und Ostritz des Direktionsbezirkes Breslau aufgehoben. Für letztere beiden Stationen werden am 1. April d. J. neue Frachtsätze im Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehre eingeführt.

Unser Verkehrsbüreau hier gibt auf schriftliche Anfrage über die Höhe einzelner Frachtsätze Auskunft.

Dresden, am 13. Februar 1896. (343)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif nebst Anhang hierzu in Kraft. Damit wird der Tarif vom 10. September 1892 nebst den Nachträgen I—VI und der Anhang hierzu nebst den Nachträgen I—IV aufgehoben. Gleichzeitig treten auch die durch Bekanntmachung eingeführten neuen und veränderten Frachtsätze für die Stationen Ossegg II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachs., Neukirchen i. Erzgeb., Oberdorf-Beutha, Stollberg, Stötteritz und Weissenberg der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ausser Kraft.

Der neue Tarif und Anhang enthalten im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zumeist erhöhte Frachtsätze. Für die Stationen Dobran, Pilsen und Rosenthal-Gruppen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sind Frachtsätze nicht wieder aufgenommen worden.

Der Tag, von dem an Abdrücke des neuen Tarifes und Anhanges erlangt werden können, wird noch besonders bekannt gemacht. Inzwischen gibt auf schriftliche Anfrage unser Verkehrsbüreau hier über die Höhe der einzelnen Frachtsätze Auskunft.

Dresden, am 13. Februar 1896. (344)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schutzbach. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Betzdorf-Daaden belegenen Haltestelle Schutzbach, welche sich bisher im Güterverkehre nur auf Wagenladungssendungen erstreckt haben, werden vom 20. d. Mts. an auch auf Eil- und Fracht-Stückgutsendungen erweitert.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 11. Febr. 1896. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Am 1. April 1896 wird für obigen Verkehr ein neuer Tarif eingeführt, der neben Ermässigungen auch Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze enthält, über die von unserem Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4) schon jetzt Auskunft eingeholt werden kann.

Dresden, am 12. Februar 1896. (346)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im innern Badischen Verkehr werden mit sofortiger Wirkung — für den Verkehr der Station Mannheim mit Wirkung vom 1. März l. J. — bis Ende April l. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 auf die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg angewendet.

Karlsruhe, den 14. Februar 1896. (347)
Generaldirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Am 1. April 1896 tritt ein Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher enthält:

I. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 77 und
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B der Verkehrsordnung sowie
III. den abgeänderten Abschnitt B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und den Anhang, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitt B.

Abgesehen von einigen unwesentlichen Frachterhöhungen, über welche von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt wird, werden durch den Nachtrag lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt. Die Ergänzung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Druckabzüge des Nachtrages zum Preise von 30 ₰ für das Stück können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 20. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1896. (348)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895. Am 1. April 1896 tritt ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs enthält. Durch denselben werden lediglich Frachtermässigungen und Erleichterungen herbeigeführt.

Die Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrages können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 20. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1896. (349)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Bayerisch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau. Anwendung der Frachtsätze für Getreide usw. ab Nowosielitza (Bahnhof) transit auf Getreide usw. aus Rumänien. Vom 1. April 1896 an finden die in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Getreide usw. ab Nowosielitza (Bahnhof) transit auf per Achse in Nowosielitza einlangende Sendungen von Getreide usw. aus Rumänien nur dann Anwendung, wenn diese Sendungen über Molnitza mittelst Pruthüberfuhr in Nowosielitza anlangen. Auf über andere Wege per Achse in Nowosielitza einlangende Sendungen von Getreide usw. aus Rumänien haben die vorgenannten Frachtsätze keine Geltung.

Wien, am 14. Februar 1896. (350)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Ruhrkoks-Transporte. Die in der Nummer 3 dieses Blattes vom 8. Januar l. J. auf Seite I enthaltene Kundmachung obigen Betreffs wird dahin abgeändert, dass die im Nachtrage I zum Rheinisch-Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 unter Pos. 3 festgesetzte Frachtermässigung unter den hierfür gestellten Bedingungen bestehen bleibt und ausserdem bei Auflieferung einer Jahresmenge von 30 000 t eine weitere Ermässigung von 0,04 ℳ pro 100 kg gewährt wird.

Wien, am 15. Februar 1896. (351)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes für Regiekohlensendungen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Mit 1. April 1896 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlensendungen der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen nach Bodenbach, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Moldau, Reitzenhain, Tetschen und Weipert in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 10. September 1892 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält theilweise Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von je 5 kr. Oe. W. erhältlich.

Teplitz, am 15. Februar 1896. (352)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages II zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 gelangt zum

Lokalgüter-Tarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896, je ein Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen der speziellen Bestimmungen für Thierbegleiter, welche am 1. April l. J. in Wirksamkeit treten;

II. Aenderungen und Ergänzungen;

III. Berichtigungen.

Hinsichtlich der im 1. Anhange zum Lokalgüter-Tarife, Theil II — Heft 1 zur Aufnahme gelangenden ermässigten Frachtsätze, welche am 21. März l. J. in Wirksamkeit treten, wird auf die in diesem Blatte Nr. 14, Seite 317, enthaltene Kundmachung vom 3. Februar 1896 verwiesen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1896 (353)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Nachträge IV zum Tarif Theil II, Heft 1 und 2 betreffend.) Die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 2 des obgenannten Verbandes, welche laut bereits erfolgter Bekanntmachung am 1. März 1896 in Kraft treten, werden ausser den schon publizirten noch folgende Maassnahmen enthalten, und zwar:

der Nachtrag IV zum Heft 1 einen neuen, nur für die Ausfuhr aus Oesterreich gültigen Ausnahmetarif (Nr. 42) für Eier, und ferner die Aenderung der Stationsbezeichnung „Bubna Unionbank" (Station der pr. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) in „Bubna";

der Nachtrag IV zum Heft 2 die letzterwähnte Stationsnamen-Aenderung.

Wien, am 12. Februar 1896. (354)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 E und F.) Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1896 gelangen für die in der Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr. 18 E und 18 F, auf Seite 137 des ab 1. Juni 1894 gültigen Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes Theil II, Heft 1 angeführten Gattungen von Eisen und Stahl etc. mit der Bestimmung zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien unter Aufrechthaltung der im vorerwähnten Tarifhefte auf Seite 9 angeführten Kontrolvorschriften und bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Schimitz (St. E. G.) und Brünn (St. E. G. und K. F. N. B.) nach den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarife aufgenommenen Deutschen Hafenstationen neue direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese Ausnahmefrachtsätze können bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 12. Februar 1896. (355)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung eines Tarifnachtrags. Mit 1. April 1896 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Tarifbestimmungen und Frachtsätze für Galizische Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 Hellern zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1896. (356)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bzw. Bodenbach. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. April 1896 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach in Kraft und gelangt mit demselben Zeitpunkte der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen 1—4 zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält theilweise Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von je 1 Krone erhältlich.

Teplitz, am 15. Februar 1896 (357)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I vom 1. April 1895. Am 1. April 1896 tritt ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher neben einigen bereits früher in Geltung gesetzten Bestimmungen Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 11 und 30 der Verkehrsordnung betreffend Schulfahrten und als Gepäck aufgegebene Hausirerwaaren enthält. Diese Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrags können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 20. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1896. (358)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

---

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr — gültig vom 1. April 1895 — neue Preistafeln in Kraft. Hierdurch erfährt der Berliner Vorortverkehr umfangreiche, zum grössten Theil bereits im Verfügungswege eingeführte Verkehrserweiterungen. Ferner kommen infolge Neuberechnung der Preistafeln neben einer grossen Anzahl Preisermässigungen auch unerhebliche Erhöhungen der bisherigen Preise zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen vom 15. März d. J. ab das Auskunftsbüreau — Bahnhof Alexanderplatz —, die Auskunftsstelle Anhalter Bahnhof hier und sämmtliche Fahrkarten-Ausgabestellen der Stadt-, Ringbahn- und Vorortstationen. Die neuen Preistafeln — das Stück zu 30 ₰ — können durch die vorbezeichneten Ausgabestellen bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1896. (359)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Lieferung von Produkten. Die Lieferung der bis zum 31. März 1897 erforderlichen

1 600 qm Filzplatten, 2 930 qm Glasscheiben, 85 kg Schwämmen und 1 800 l Spiritus

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

3. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. k. Mts.

Magdeburg, den 11. Februar 1896. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8

№ 16. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, S.W.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Februar 1896.

Inhalt:

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahn - Kongresse in London.
Zur Verstaatlichung der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Eisenbahnministerium im Abgeordnetenhause d. Oesterr. Reichsrathes.
Die Landtage und die Eisenb.
Untergrundbahn mit elektr. Betriebe in Budapest.
Stempelpflicht des Benachrichtigungsschreibens bei Uebertragung von Frachterstattungsansprüchen.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Dezbr. 1895.
Eine Bahnverbindung zwischen Serbien und Bosnien.
Bahneröffnungen im Dez. 1895.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Dez. 1895.
Oesterr.-Ungar. Eisenbahndirektoren-Konferenz.
Generalversammlung.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Sibirische Eisenbahn: In Betrieb gesetzte Strecken und Stationen.
Verkauf der Passagierbillete.
Swenzjany-Zufuhrbahn
Uebersicht der Bahnbauten in Russland.
Torneo-Uleaborg.
Umschwung im Lokalbahnbau.
Aus Belgien:
Brüsseler Stadtbahn.
Nationale Nebenbahngesellsch.
Stationsänderungen bei den Staatsbahnen.
Legung eines zweiten Geleises.
Antwerpener Strassenbahnen.
Aus Spanien:
Beendigung des Tarifkrieges.
Betriebseröffnungen in 1895.
Eisenb. Madrid-Caceres-Portugal.
E. Calatayud-Teruel-Sagunto.
Zahlungseinstellungen in 1895.
Aus Süd- und Mittelamerika:
Argentinien. Chile. Nicaragua. Guatemala. Mexiko.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahn-Kongresse in London.

Die Schnellzugswagen*)

Wie schon in den einleitenden Worten zu unserer ersten Abhandlung bemerkt wurde, war es der Chefingenieur für den Wagendienst der London und North Western Eisenbahn, C. A. Park, der auf Grund der zahlreichen, dem Kongresse übermittelten Daten in einem längeren Berichte ein Bild über die in den verschiedenen Eisenbahnländern gebräuchlichen Schnellzugswagen entwarf. Er weist in diesem Berichte zunächst auf die grosse Verschiedenheit aller jener Bedingungen hin, unter welchen die Schnellzüge mit langen Routen in den einzelnen Ländern verkehren. Die lokalen und klimatischen Verhältnisse, die Sitten, Gebräuche und Gewohnheiten der Bevölkerung nehmen auf die Konstruktion der Wagen Einfluss. So kommt es, dass nicht allein für die im Nahverkehre verwendeten Wagen, sondern auch für die durchgehenden Schnellzugswagen eine grosse Zahl von Typen existirt, die in ihren Einzelheiten stark von einander abweichen, jedoch eben dem jeweiligen Zwecke, den sie zu dienen berufen sind, mehr oder weniger vollständig entsprechen.

Gewisse allgemein maassgebende Grundsätze gelangen freilich in sämmtlichen Typen zu verhältnissmässig scharfem Ausdrucke. In dieser Beziehung ist wohl in erster Linie die Bestrebung zu nennen, den Reisenden das grösstmögliche Maass an Raum, Bequemlichkeit und Komfort zu bieten. Da man an eine Vergrösserung der Breiten- und Höhenausmaasse nicht mehr schreiten kann, so vergrössert man in vielen Ländern die Längendimensionen der Wagen. Im allgemeinen können drei Wagentypen unterschieden werden:

1. Wagen ohne Abtheile, mit einem Mittelgang, mit Thüren an den beiden Stirnseiten und mit gegenseitiger Verbindung durch Laufbrücken oder „Soufflets“ oder auch ohne solche; diese Wagentype ist als „Amerikanische Type“ bekannt;

2. Wagen mit mehreren Abtheilen, deren jedes an den beiden Längsseiten je eine Thüre besitzt; diese sogenannte Kupee- oder auch Englische Type findet auf den Englischen Bahnen ausgedehnte Anwendung; unmittelbar aus den alten Postkutschen hervorgegangen, hat sie mannigfache Verbesserungen erfahren und sich ihrer besonderen Vortheile wegen stetig behauptet;

3. Wagen mit mehreren Abtheilen und einem Seitengang, der mit den ersteren durch Thüren verbunden ist; die Wagen sind zumeist mit Laufbrücken oder Soufflets versehen. Diese von Heusinger von Waldegg vorgeschlagene Konstruktion, welche die Vortheile der Amerikanischen und Englischen Type in sich vereinigt, hat — allerdings mit zahlreichen Abänderungen in den Detailanordnungen — auf den Eisenbahnen des Europäischen Festlandes und in England rasch Eingang gefunden und ist bei den Reisenden, welchen sie grosse Annehmlichkeiten gewährt, ebenso wie bei dem Zugpersonal, welchem sie den Dienst wesentlich erleichtert, sehr beliebt.

*) Siehe Nr. 100 S. 889 ff. Jahrg. 1895 d. Ztg

Park bespricht im weiteren die verschiedenen Schnellzugswagentypen, nach einzelnen Ländern geordnet; wir wollen uns im nachstehenden an diesen — für Park's Zwecke geeigneten — Vorgang nicht halten, sondern die für unseren Fall mehr empfehlenswerthe und auch weit mehr übersichtliche Methode befolgen und die wichtigeren Einzelheiten der Wagen zur Grundlage unserer Darstellung wählen. Derselben wollen wir einige, für die vorliegende Frage nicht unwichtige Daten über die Zusammensetzung der Züge vorausschicken. Zunächst aber seien jene Eisenbahnen erwähnt, welche nähere Daten einsandten oder über welche dem Berichterstatter solche zur Verfügung standen; die von letzterem gemachten Mittheilungen beziehen sich sonach auch nur zumeist auf die betreffenden Bahnen.

Von den Eisenbahnen Grossbritanniens hatten naturgemäss alle grösseren Verwaltungen das erforderliche Material in entsprechender Ausführlichkeit übermittelt. Auch die Französischen Staatseisenbahnen und die 6 grossen Eisenbahngesellschaften sind vertreten. Aus Oesterreich hatten die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft, die Südbahn, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Nordwestbahn Berichte eingesandt; von den Italienischen Bahnen haben die beiden grossen Netze von Deutschland nur die Preussischen Staatsbahnen Berücksichtigung gefunden; weiter liegen Daten vor: aus Russland von der Südwestbahn, von der Linie Moskau-Brest, Dombrowa-Iwangorod, von den Belgischen Staatsbahnen, von der Internationalen Schlafwagengesellschaft, von der Jura-Simplon- und der Schweizer Centralbahn, von der Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante, von den Norwegischen, Rumänischen, Serbischen und Aegyptischen Staatsbahnen, von den Niederländischen Bahnen und von den wichtigeren Bahnen Indiens, Australiens, Neu-Seelands, Südafrikas, Canadas und der Vereinigten Staaten.

Zusammensetzung der Züge.

In Deutschland und in Oesterreich-Ungarn führen die Schnellzüge im allgemeinen schon seit vielen Jahren alle drei Klassen; auch in Russland, in der Schweiz, in Serbien, Rumänien und Aegypten laufen Wagen erster, zweiter und dritter Klasse in den Schnellzügen; die Schnellzüge Frankreichs, Belgiens, Italiens und Hollands bestehen vorwiegend nur aus Wagen erster und zweiter Klasse; die dritte Klasse läuft nur auf einigen Bahnen dieser Länder und auch da nicht in allen Schnellzügen. Die neueren Schnellzüge der wichtigeren Bahnen Englands nehmen nur Reisende erster und dritter Klasse auf; die zweite Klasse ist aus fast allen Schnellzügen verbannt. In Spanien sind die Passagiere dritter Klasse auf die gewöhnlichen langsam fahrenden Züge angewiesen; auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas setzen sich die Schnellzüge in Rücksicht auf die langen Strecken, welche sie durchfahren, ausschliesslich aus Restaurations-, Salon- und Schlafwagen zusammen, die in der Regel von der Pullman- oder Wagner-Compagnie beigestellt werden. Die Eisenbahnen Canadas führen ebenfalls zumeist Schlaf- und Speisewagen, daneben aber auch Wagen erster und zweiter Klasse in ihren Schnellzügen. Die Aegyptischen Bahnen besitzen keine besonderen Wagen, sondern verwenden die neueren Wagen aller drei Klassen für die Schnellzüge. In Indien, in den Englischen Kolonien und in Australien finden sich in den Schnellzügen Schlafwagen, Pullmanwagen und Wagen erster, zweiter und dritter Klasse nach der Amerikanischen und Englischen Type; bemerkenswerth erscheint es, dass auf der Eisenbahn von Queensland seit einiger Zeit auch ein Schlafwagen zweiter Klasse versuchsweise in die Schnellzüge eingereiht wird.

Ergänzend zu dem Berichte Park's sei erwähnt, dass auf einigen Hauptbahnen des Europäischen Festlandes, so z. B. in Deutschland und Oesterreich Schnellzüge verkehren, die aus eigenen speziell für diese Züge nach ganz neuen Grundsätzen konstruirten Wagen bestehen und für deren Benutzung im Hinblick auf die aussergewöhnliche Bequemlichkeit, welche den Reisenden geboten wird, auch erhöhte Fahrpreise eingehoben werden. Die gewöhnlichen Schnellzüge sind auf dem Europäischen Festlande in der Regel je nach Bedarf mit Restaurations- oder Schlafwagen ausgerüstet; die internationalen Züge, welche den Norden beziehungsweise Westen des Festlandes mit dem Süden resp. Osten verbinden, sind aus Schlaf-, Salon- und Restaurationswagen zusammengesetzt. Bei den gegen Bezahlung eines Tarifzuschlages benutzbaren Harmonikazügen der Preussischen Staatsbahnen, welche Wagen mit Soufflets führen, werden die bezahlten Plätze durch eine an der Lehne des Sitzes anzubringende Tafel als „besetzt“ bezeichnet.

Die Wagen, welche bei den Schnellzügen der Eisenbahnen Verwendung finden, sind entweder solche mit nur einer Klasse oder solche, die mehrere Klassen in sich vereinigen. In der Regel sind die erste und zweite Klasse kombinirt.

Bemerkenswerth sind die nach Park's Vorschlägen durch die Carriage Works-Company zu Walverton ausgeführten Schnellzugsgarnituren der Englischen Bahnen. Von der London and North Western, sowie von der Caledonian-Eisenbahn im Jahre 1892 zuerst versuchsweise verwendet, wurden dieselben im Jahre 1893 auf allen Linien dieser beiden Bahnen, ferner der Midlandbahn, der North Eastern, der Great Northern und North Britishbahn definitiv in Betrieb gesetzt. Ein solcher Schnellzug besteht aus 12 Wagen und führt — wie schon oben angedeutet wurde — nur Reisende erster und dritter Klasse. Die „Restauration“ umfasst zwei unmittelbar hintereinander gekuppelte Wagen; der vordere Wagen enthält das Anrichtezimmer (office), die Speisekammern und einen Salon mit 16 Plätzen für die Reisenden erster Klasse; im zweiten rückwärtigen Wagen sind die Küche, deren Ofen mit komprimirtem Oelgas geheizt wird, und ein Salon mit 18 Plätzen für die Reisenden dritter Klasse untergebracht; auf einzelnen, sehr frequentirten Strecken wird dem Schnellzuge noch ein Restaurationswagen mit je einem Speiseraum für 9 Reisende erster und 12 Reisende dritter Klasse sammt kompletter Einrichtung beigegeben; hier und da laufen auch besondere Restaurationswagen dritter Klasse; es sind dies schöne, geräumige und bequem eingerichtete Wagen, die nur an Reichthum der Ausstattung hinter jenen der ersten Klasse zurückstehen. Jeder Wagen erster oder dritter Klasse besitzt einen seitlichen Gang. Die sehr reich und geschmackvoll ausgestatteten Abtheile der ersten Klasse enthalten 4 Sitzplätze; die ebenfalls bequem gebauten Abtheile der dritten Klasse bieten Platz für 6 Reisende. An den beiden Enden eines jeden Wagens befindet sich ein Toiletteraum; die Beleuchtung erfolgt mit komprimirtem Oelgas; die Züge sind mit elektrischen Klingelwerken zum Herbeirufen eines Zugsbegleiters oder eines Kellners ausgestattet. Die äusseren Wände des Seitenganges sind von grossen Fenstern durchbrochen, welche den Reisenden einen freien, ungehinderten Ausblick selbst durch die in den Gang mündenden Fenster der Abtheile gestatten; überdies sind in den Seitengängen bequeme Feldsessel zur Benutzung der Reisenden aufgestellt.

In den Schnellzügen, welche London mit Liverpool und Manchester verbinden, verkehrt seit kurzer Zeit ein Restaurationswagen, der neben Küche und Anrichtezimmer zwei Salons für je 8 Reisende, einen kleineren Damensalon mit 4 Plätzen und 3 Toiletteräume enthält. Dieser Wagen ist — zwischen den äussersten Enden der Plattformen gemessen — 19,94 m lang; die Länge des Wagenkastens, der auf 2 Drehgestellen mit je 3 Achsen ruht, beträgt 18,29 m; das Dach liegt 3,849 m über der Schienenoberkante. Die Ventilation der Wagen soll eine äusserst wirksame sein.

Ausmaasse und Gewichte der Wagen.

So verschiedenartig auch die Konstruktionen der Schnellzugswagen gerade in diesen beiden Beziehungen sich gestalten, so lassen sie doch durchwegs das Bestreben erkennen, sowohl

hinsichtlich der Dimensionen, als auch der Gewichte im Interesse des reisenden Publikums soweit zu gehen, als dies aus Betriebsrücksichten überhaupt möglich erscheint. Die Breite der Wagen ist durch das Normalprofil der Bahnen an gewisse unüberschreitbare Grenzen gebunden; es weisen daher auch die Wagenkonstruktionen nur geringere Verschiedenheiten auf, die vornehmlich durch die Wahl des Systems — mit oder ohne Thüren in den Langseiten — bedingt werden. Das grösste Breitenausmaass findet sich — soweit normalspurige Bahnen in Betracht kommen — auf den Schweizerischen Eisenbahnen; es beträgt daselbst 3,15 m. Auch auf den Oesterreichischen Bahnen, sowie in Holland, Frankreich, Rumänien, in Serbien und in den Vereinigten Staaten Nordamerikas nutzt man das Normalprofil für den Lichtraum nach Möglichkeit aus; man geht hier mit der grössten Breite der Schnellzugswagen bis zu 3,10 und 3,12 m; die Breitendimensionen der Preussischen Schnellzugswagen gibt Park mit 3,02 m an; unterhalb dieses Ausmaasses bleiben die Belgischen, Italienischen und Spanischen Schnellzugswagen, deren Breite in der Regel zwischen 2,60 m und 2,95 m liegt. In England variirt die Wagenbreite zwischen 2,44 m und 2,74 m; letzteres Ausmaass ist überhaupt das grösste, das auf den Englischen und Schottländischen Bahnen bei einer grössten Wagenhöhe von 4,19 m über Schienenoberkante noch zulässig ist.

Die breitere Spurweite der Russischen Eisenbahnen gestattet auch die Wagen mit einer grösseren Breite und zwar mit einer solchen von 2,97 m bis 3,20 m zu erbauen, während die Wagen der schmalspurigen Bahnen Afrikas nur 2,13 m bis höchstens 2,52 m Breite erhalten.

Was die Länge der Wagen anbelangt, so sind die Amerikanischen Wagenbauer hierin wohl am weitesten gegangen; die Konstruktion der Eisenbahnen, bei denen allzu scharfe Bögen, enge Brücken und Tunnels vermieden sind, gestattet ihnen, den Wagen ein Längenausmaass bis zu 21,95 m zu geben.

In Europa laufen die längsten Wagen — 19,37 m — in den Schnellzügen der Französischen Bahnen, auf denen allerdings auch weit kürzere Wagen — bis herab zu 7 m Länge — bei den Expresszügen verkehren. Die Länge der Schnellzugswagen in England schwankt zwischen 8,53 m und 18,29 m, jene der Italienischen Wagen zwischen 9,36 m und 18,15 m. Die grösste Länge der Wagen in Deutschland gibt Park mit 17,00 m, jene in Oesterreich-Ungarn mit 14,24 m an. Verhältnissmässig geringere Längenausmaasse zeigen die Schnellzugswagen der Eisenbahnen in Holland, in der Schweiz, in Belgien und Serbien; sie gehen nicht über 13,65 m hinaus und halten sich im allgemeinen zwischen 11 m und 13 m; die Rumänischen Wagen sind 9,75 m, die Spanischen nur 6,80 m lang; in Russland schwankt die Länge der Schnellzugswagen zwischen 9,24 m und 18,45 m.

Bezüglich der Höhe der Wagen gibt Park in dem Anhange zu seinem Berichte wohl auch sehr ausführliche Daten; dieselben beziehen sich aber zum Theil auf die Höhe der Wagenkasten, zum Theil auf die Entfernung des Wagendaches von der Schienenoberkante; es sind mithin Vergleiche, die ja zunächst Interesse erwecken, nicht in wünschenswerthem Umfange möglich. Immerhin lässt sich konstatiren, dass die Konstrukteure auch bemüht sind, die Höhendimensionen der Wagen thunlich zu vergrössern. Fasst man die zumeist angegebene Dimension: „Schienenoberkante — Wagendach“ ins Auge, so stehen die Canadischen und Nordamerikanischen Bahnen mit Ausmaassen bis zu 4,47 m wohl an erster Stelle; in England geht man nicht über 3,66 m; auf dem Festlande führen einzelne Bahnen in Frankreich, Italien und Holland Schnellzugswagen, bei denen die fragliche Dimension bis 4,05 m beträgt; die Wagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind „über den Schienen“ 3 435 m bis 3 805 m hoch; ähnlich dimensionirt sind jene der Oesterreichischen Südbahn.

Das Gewicht der Wagen hat in manchen Eisenbahnländern schon eine ganz aussergewöhnliche Höhe erlangt; auch in dieser Hinsicht nehmen die Vereinigten Staaten die erste Stelle ein; auf ihren Linien verkehren Schnellzugswagen von 49,53 t Gewicht. Die neueren Restaurationswagen der Englischen Bahnen wiegen 32,51 t bis 38,61 t; das Gewicht der Französischen Wagen variirt zwischen 9,457 t und 33,560 t; ihnen zunächst stehen die Preussischen Staatsbahnwagen mit einem Maximalgewicht von 31,007 t und — nach längerem Abstande — die Belgischen Wagen mit einem solchen von 24,00 t. Auch die Holländischen Wagen sind im Hinblick auf ihre Länge (13,065 m) und Breite (3 12 m) verhältnissmässig ziemlich schwer, denn ihr Gewicht schwankt zwischen 20 25 t und 27,46 t, während die Schnellzugswagen in Oesterreich-Ungarn bei 11,04 m Länge und 3,12 m Breite 16,6 t wiegen. Die Italienischen und Schweizerischen Wagen erreichen im Maximum 18,18 t beziehungsweise 17,3 t; sehr leicht sind die Schnellzugswagen der Spanischen Eisenbahnen, sie wiegen nur 9,42 t. Das Gewicht der breitspurigen Russischen Wagen beträgt 35,59 t.

(Schluss folgt.)

Zur Verstaatlichung der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

I. Anträge des Verwaltungsrathes an die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn am 22. Februar 1896.

Die Generalversammlung wolle beschliessen:

Zum 1. Punkte der Tagesordnung: Das Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 10. Februar 1896 zwischen dem K. K. Eisenbahnministerium und dem K. K. Finanzministerium im Namen der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits, betreffend den Ankauf der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch den Staat*), wird genehmigt und wird der Verwaltungsrath für den Fall der Perfektionirung dieses Uebereinkommens zur Durchführung desselben ermächtigt.

Zum 2. Punkte der Tagesordnung: Die Generalversammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung, nach Perfektionirung des vorliegenden Uebereinkommens die beiden im § 5 desselben bezeichneten 3 % Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 195 000 000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung und im Nominalbetrage von 40 500 000 ℳ Deutscher Reichswährung aufzunehmen und in Gemässheit der in dem vorerwähnten Paragraphen angeführten Modalitäten die Konvertirung der gesellschaftlichen 5 % Prioritätsanleihen durchzuführen und namentlich den Zeitpunkt, die Art und Weise und die Bedingungen der Konvertirung nach eigenem Ermessen zu bestimmen.

Zum 3. Punkte der Tagesordnung: Die Generalversammlung genehmigt für den Fall der Perfektionirung des Uebereinkommens, ddo. 10. Februar 1896, eine Aenderung des § 54 der Statuten der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn dahingehend, dass an Stelle des ersten und zweiten Absatzes dieses Paragraphen die nachfolgenden Bestimmungen zu treten haben:

> Als Erträgniss für das Jahr 1895 entfällt auf die Stammaktien mit Rücksicht auf die hierauf am 1. Juli 1895 und 1. Januar 1896 bereits erfolgten Abschlagszahlungen ein Restbetrag von 1 fl., auf die Aktien Lit. B als Jahresdividende der Betrag von 11,50 fl. und auf die Genussscheine der Aktien Lit. B als Superdividende der Betrag von 1,50 fl. Oe. W.
>
> Alle vorgenannten Beträge gelangen mit 1. Juli 1896 gegen Abgabe des betreffenden an diesem Tage fälligen Kupons zur Auszahlung.
>
> Für die folgenden Jahre bis zum Beginne der Liquidation der Gesellschaft erhalten die Stammaktien und die Aktien Lit. B eine Jahresdividende von je 11,75 fl. und die Genussscheine der Aktien Lit. B eine solche von je 1,75 fl. Oe. W.
>
> Diese Beträge werden ganzjährig am 1. Januar für das vergangene Ertragsjahr bezahlt.
>
> Die Auszahlung erfolgt bei den Stammaktien vom 1. Januar 1897 ab am 1. Januar jedes Jahres gegen gleich-

*) Siehe nachstehend unter II.

zeitige Abgabe des jeweilig am 1. Januar fällig gewordenen und des jeweilig am darauffolgenden 1. Juli fällig werdenden Kupons.

Werden diese Kupons abgesondert zur Einlösung vorgewiesen, so wird der Januarkupon mit dem darauf angegebenen Betrage von 5 fl. und der Julikupon mit dem die restliche Dividende für das vorhergehende Jahr repräsentirenden Betrage von 6.75 fl. eingelöst.

Bei den Aktien Lit. B und den Genussscheinen der Aktien Lit. B erfolgt die Zahlung vom 1. Januar 1897 ab am 1. Januar jedes Jahres gegen Abgabe des am darauffolgenden 1. Juli fälligen Jahreskupons.

Die Generalversammlung ermächtigt ferner den Verwaltungsrath, nach Perfektionirung des Uebereinkommens, ddo. 10. Februar 1896, die obige Statutenänderung, sowie die Beifügung des ganzen Uebereinkommens als Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten durchzuführen, sowie etwaige weitere im Einvernehmen mit der hohen K. K. Regierung festzustellende Statutenänderungen mit derselben Rechtswirksamkeit vorzunehmen, als wenn dieselben von der Generalversammlung beschlossen wären.

Sollte endlich bezüglich der zu § 54 beantragten Statutenänderung von der hohen Regierung eine textuelle Aenderung gewünscht werden, so wird der Verwaltungsrath ermächtigt, die Formulirung mit der hohen Regierung unter der bezeichneten Rechtswirkung zu vereinbaren.

II. Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 10. Februar 1896 zwischen dem K. K. Eisenbahnministerium und dem K. K. Finanzministerium im Namen der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits, betreffend den Ankauf der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch den Staat.

§ 1. Die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Oesterreichischen Nordwestbahn, insbesondere:

a) das den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1868 bildende garantirte Eisenbahnnetz;
b) das den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870 bildende Ergänzungsnetz,
beide Bahnnetze in jenem Umfange, wie dieselben im Eisenbahnbuche des K. K. Landesgerichts in Wien eingetragen sind;
c) das gesammte zum Betriebe der unter a) und b) bezeichneten Eisenbahnnetze dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss der Fahrbetriebsmittel sammt Reservestücken, des Inventars und der Vorräthe aller Art;
d) den sonstigen Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Beamtenwohnungen und Arbeiterhäuser;
e) die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1885 zu Investitionszwecken des garantirten Eisenbahnnetzes aufgenommenen 4 % Prioritätsanlehens, sowie den noch nicht zur bestimmungsmässigen Verwendung gelangten Rest des aus dem Erlöse von Obligationen des bezeichneten Prioritätsanlehens gebildeten Baureservefonds;
f) das sonstige Vermögen der Gesellschaft, mit Einschluss der sämmtlichen zu demselben gehörigen Fonds, namentlich der ausserordentlichen Reserven der Stammaktien und der Aktien Lit. B, des Reservefonds II (Ergänzungsnetz), der Gewinnvorträge aus früheren Jahren, überhaupt der sämmtlichen Kassenbestände und Werthpapiere, jedoch mit Ausnahme jener im Schlussabsatze näher bezeichneten Beträge, welche erforderlich sind, um für das Jahr 1895 die Aktiendividende in gleicher Höhe wie im Vorjahre zur Auszahlung zu bringen;
demgemäss überträgt die K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn an den Staat
g) auch cessionsweise alle ihr zustehenden Aktivforderungen, insbesondere die aus dem Bau und Betrieb herrührenden Forderungen an dritte Personen.

Die im Besitze der Gesellschaft befindlichen noch unbegebenen 10000 Aktien Lit. B sind sofort zu vernichten.

Bezüglich der von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft (§ 10).

Für das Jahr 1895 entfällt auf die Stammaktien nach erfolgter Leistung der statutenmässigen Abschlagszahlungen noch der Restbetrag von 1 fl., auf die Aktien Lit. B die ganze Jahresdividende mit 11.50 fl. und auf die Genussscheine der Aktien Lit. B die Superdividende von 1,50 fl. Alle vorstehenden Beträge gelangen mit 1. Juli 1896 zur Auszahlung.

§ 2. Es wird einverständlich anerkannt, dass die der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für den derselben vormals gehörigen Einsechstelantheil an der Wiener Verbindungsbahn zuerkannte, bis 31. Dezember 1959 fortlaufende Einlösungsrente im Betrage von 39000 fl. Oe. W. per Jahr ab 1. Januar 1896 nicht mehr zu entrichten sein wird, so dass die Gesellschaft aus diesem Titel keinen weiteren Anspruch an den Staat hat.

§ 3. Zugleich mit den Aktiven und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft, namentlich auch alle noch nicht abgerechneten Forderungen und Schuldigkeiten aus Kartellen und Verbänden, wie nicht minder Verpflichtungen aus Refaktien, Rückvergütungen usw. auf den Staat über, und übernimmt der Staat insbesondere zur Selbst- und Alleinzahlung die ob den gesellschaftlichen Eisenbahnlinien bücherlich haftenden Prioritätsschulden (§ 4, Lit. a), sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Der Staat tritt daher auch in die noch mit dritten Personen anhängigen Rechtsstreite der Gesellschaft als Rechtsnachfolger der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

Demgemäss übernimmt der Staat ferner alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Betriebes der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bei Wichstadtl-Lichtenau bis zur Anschlussstation Mittelwalde, sowie hinsichtlich der an die erworbenen Eisenbahnlinien anschliessenden Lokal und Schleppbahnen erwachsen sind.

Der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinien von Caslau nach Zawratetz und von Caslau nach Mocowitz ist mit dem Zeitpunkte des Ueberganges der im § 1 angeführten Vermögensobjekte in den physischen Besitz des Staates (§ 9) in die eigene Regie des letzteren zu übernehmen.

Die sämmtlichen im ebengedachten Zeitpunkte in Händen der Gesellschaft befindlichen, auf den Bau und Betrieb der im § 1 angeführten Vermögensobjekte Bezug habenden Kautionen, Rücklasse u. dgl. sind der K. K. Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 4. Das Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung wird folgendermaassen vereinbart:

a) der Staat übernimmt die noch ungetilgt aushaftenden Beträge der sämmtlichen von der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn aufgenommenen Prioritätsanlehen, und zwar des 5 % Prioritätsanlehens I. Emission im ursprünglichen Nominalbetrage von 44177000 fl. Oe. W. S., des 5 % Prioritätsanlehens II. Emission in dem zur Ausgabe gelangten Nominalbetrage von 24587800 fl. Oe. W. S., des 5 % Prioritätsanlehens vom Jahre 1874 im ursprünglichen Nominalbetrage von 27999600 *M.* D. R.-W. und des 4 % Prioritätsanlehens vom Jahre 1885 im ursprünglichen Nominalbetrage von 11000000 fl. Oe. W. S. zur Selbstzahlung (§ 3);
b) der Staat zahlt an die Gesellschaft ab 1. Januar 1896 bis zum Beginn der Liquidation (§ 12) eine nach hinein, je am 20. Dezember, mithin das erstemal am 20. Dezember 1896 fällige Jahresrente von 3743690 fl. Oe. W. Diese Rentenzahlung, welche ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug gegen ungestempelte Empfangsbestätigung erfolgt, wird von der Gesellschaft in Gemässheit der Gesellschaftsstatuten zur Zahlung einer Jahresdividende von je 11,75 fl. für die Stammaktien und die Aktien Lit. B und von 1,75 fl. für die Genussscheine der Aktien Lit. B verwendet. Hierbei wird von einer weiteren Dotation der Reservefonds, sowie von einer weiteren Tilgung von Aktien Lit. B abgesehen.

Mit Beginn der Liquidation (§ 12) wird die obige Rentenzahlung eingestellt, und erhält die Gesellschaft vom Staate zur Ausschüttung an ihre Aktionäre und Genussscheinbesitzer einen Nominalbetrag von 191347600 Kr. der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, zerlegt in 318369 Stück zu 400 Kr. und 320000 Stück zu 200 Kr., von welchen je 10 Stück zu Stücken von je 4000 Kr., bezw. 2000 Kr. vereinigt werden können. Diese Staatsschuldverschreibungen werden in Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel oder sonstigen Abzug vom 1. Januar des auf den Zeitpunkt der letzten nach obigem zu leistenden Rentenzahlung folgenden Jahres angefangen mit jährlich 4 % verzinst und vom 1. Januar 1906 an bis längstens 31. Dezember 1985 nach einem von der K. K. Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückgezahlt. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, nach dem 1. Januar 1906 jeweilig auch eine grössere als die nach dem Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Schuldverschreibungen, eventuell auch sämmtliche Schuldverschreibungen zurückzuzahlen. Obige Schuldverschreibungen erhalten für das erste Jahr einen ganz-

jährigen, nachhinein am 1. Januar des folgenden Jahres fälligen Kupon und für die weiteren Jahre halbjährige, nachhinein am 1. Juli und 1. Januar fällige Zinsenkupons. Zur Sicherstellung dieser Schuldverschreibungen soll das Pfandrecht ob sämmtlichen Linien der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit dem Range unmittelbar hinter den nach § 5 von der Gesellschaft neu aufzunehmenden 3 % Prioritätsanlehen bücherlich einverleibt werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die gesellschaftlichen Aktien (Stammaktien und Aktien Lit. B) und Genussscheine in dem Maasse, als ihr dieselben eingeliefert werden, im durchlochten Zustande an die K. K. Staatscentralkasse abzuführen.

§ 5. Die K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn verpflichtet sich, unter von der K. K. Staatsverwaltung zu genehmigenden Modalitäten zum Behufe der Durchführung einer freiwilligen Konvertirung der gegenwärtig unverloost im Umlaufe befindlichen Obligationen ihrer im § 4 Lit. a näher bezeichneten 5 % Prioritätsanlehen im ursprünglichen Nominalbetrage von 44 177 000 fl. Oe. W. S., 24 587 800 fl. Oe. W. S. und 27 999 600 *M.* D. R.-W. ehethunlichst zwei zu 3 % verzinsliche und bis längstens 31. Dezember 1964 rückzahlbare Prioritätsanlehen aufzunehmen, von welchen das eine auf den Nominalbetrag von 195 000 000 Kr. der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung, das zweite auf den Nominalbetrag von 40 500 000 *M.* D. R.-W. lautet. Die Verzinsung und Rückzahlung der Obligationen dieser beiden neu zu emittirenden Anlehen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug.

Formular und Tilgungsplan der Obligationen, in deren Text die Bestimmung aufzunehmen ist, dass dem Schuldner das Recht vorbehalten ist, jeweilig auch eine grössere als die nach dem genehmigten Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Obligationen, eventuell auch sämmtliche Obligationen zurückzuzahlen, unterliegen der Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung.

Die Verzinsung und Tilgung beider Prioritätsanlehen wird sofort mit dem Zeitpunkte der Ausgabe vom Staate in Gemässheit der Bestimmungen im § 3 zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

Das Pfandrecht zur Sicherstellung dieser beiden neuen Prioritätsanlehen soll ob sämmtlichen Linien der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit dem Range unmittelbar hinter den im Eisenbahnbuche bereits eingetragenen gesellschaftlichen Prioritätsanlehen simultan und in gleicher Rangordnung einverleibt werden.

Insoweit bei der Durchführung der geplanten Konversion und nach Deckung der mit dieser Konversion verbundenen Kosten im Verhältnisse zum Nominalbetrage der zur Einziehung gelangenden 5 % Obligationen weniger 3 % Obligationen erfordert werden, als dem Verhältnisse der Gesammt-Nominalbeträge der alten gegenwärtig noch unverloost aushaftenden 5 % und der neuen 3 % Anlehen entspricht, wird der entfallende Ueberschuss an 3 % Obligationen zwischen der K. K. Staatsverwaltung und der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn derart getheilt, dass der Staat 60, die Gesellschaft 40 % erhält.

§ 6. Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des K. K. Eisenbahnministeriums über ihre Reserven zu verfügen, Bestandtheile ihres Vermögens zu veräussern oder zu verpfänden oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der im § 1 angeführten Vermögensobjekte neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes und über das laufende Betriebsjahr hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge, welche sich infolge Nichteinhaltung dieser Bestimmung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 7. Es wird einverständlich anerkannt, dass in Ansehung der von der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis Ende 1895 sich ergebenden Staatsvorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie sammt den von diesen Vorschüssen aufgelaufenen Zinsen im Hinblicke auf die Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 8. September 1868 und des gegenwärtigen Uebereinkommens eine Rückzahlungspflicht die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 8. Nach eingetretener Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 18) soll das Eigenthumsrecht des K. K. Aerars auf die sämmtlichen Eisenbahnlinien der Gesellschaft, sowie auf die sonstigen erworbenen Immobilien im Eisenbahnbuche bezw. im Grundbuche einverleibt werden, und hat die Gesellschaft die zu diesem Zwecke erforderlichen Rechtsurkunden unverweilt auszustellen und der K. K. Staatsverwaltung auszufolgen.

§ 9. Der physische Besitz der sämmtlichen im § 1 angeführten Vermögensobjekte soll nach eingetretener Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 18) mit einem von der K. K. Staatsverwaltung zu bestimmenden Tage auf den Staat übergehen, ohne dass es hierzu eines besonderen Uebertragungsaktes bedarf.

§ 10. Das gesammte Dienstpersonal der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird mit den demselben heute zukommenden Gehalts- und sonstigen Bezügen was immer für einer Art und unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage oder mit ausdrücklicher Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte vom Staate übernommen, welcher diesem Personal die demselben nach Maassgabe der dermal bestehenden Pensionsstatuten der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich gewährleistet.

Das von der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankenkasse und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden bezw. wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonds der K. K. Staatsbahnen zustande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn rücksichtlich des Pensionsfonds, der Krankenkasse und des Unterstützungsfonds nach Maassgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen bezw. obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die K. K. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Maassgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 11. Gleichzeitig mit dem Uebergange der im § 1 angeführten Vermögensobjekte in den physischen Besitz des Staates (§ 9) hat die Gesellschaft der K. K. Staatsverwaltung ihre sämmtlichen auf den Bau und Betrieb dieser Objekte bezüglichen Akten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

Die K. K. Staatsverwaltung wird diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benutzung dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft anstandslos möglich ist.

§ 12. Sobald mit Schluss eines Kalenderjahres die im § 5 gedachte Prioritätenkonversion soweit gediehen sein wird, dass mindestens 75 % des Nominalbetrages der gesammten gegenwärtig unverloost im Umlaufe befindlichen 5 % Prioritätsobligationen — die Markobligationen hierbei zum Relationskurse gerechnet — konvertirt erscheinen, und die K. K. Staatsverwaltung das bezügliche Verlangen stellt, längstens aber mit Ende des Jahres 1901, tritt die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in Liquidation.

Mit Eintritt der Liquidation entfällt in Ansehung der in diesem Zeitpunkte noch nicht konvertirten 5 % Obligationen jeder weitere Antheil der Gesellschaft an den aus der Konversion sich ergebenden Ueberschüssen.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung und auf Kosten des Staates und auf die von der K. K. Staatsverwaltung vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der K. K. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren

Bis zur Beendigung der Liquidation wird vom heutigen Tage an die K. K. Staatsverwaltung soweit als thunlich die der Gesellschaft noch zukommenden Verwaltungsgeschäfte durch ihre Organe besorgen lassen, ferner der Gesellschaft entsprechende Lokalitäten und das erforderliche Personal zur Verfügung stellen und für die etwa noch weiter erwachsenden im beiderseitigen Einvernehmen möglichst einzuschränkenden Auslagen der Gesellschaft Ersatz leisten.

§ 13. Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und die nach § 12 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zum Behufe der eisenbahnbücherlichen Löschung der bestehenden 5 % Prioritätsanlehen sammt allem Anhange erforderlichen Urkunden, Erklärungen, Eingaben und Eintragungen, sowie die zufolge § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens auszugebenden neuen Prioritätsobligationen nebst Kupons und deren bücherliche Eintragung geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 14. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des K. K. Ministeriums

des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 15. Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16. Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des K. K. Handelsgerichtes in Wien, und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 17. Mit der Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens treten die der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ertheilten oder übertragenen Konzessionen ausser Kraft.

§ 18. Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 28 Februar 1896 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Aktionäre, für die K. K. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere für dieses, sowie für das gleichzeitig zwischen der K. K. Regierung und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf der letzteren Bahn durch den Staat, nicht bis 15. Mai 1896 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnministerium im Abgeordnetenhause des Oesterreichischen Reichsrathes.

Gleich in den ersten Sitzungen des wieder zusammengetretenen Hauses wurde von der Jungczechischen Opposition der Dringlichkeitsantrag eingebracht, durch welchen die Regierung zur Rechtfertigung darüber aufgefordert wird, dass das Eisenbahnministerium im Verordnungswege errichtet wurde, nachdem das Staatsgrundgesetz die Festsetzung der grundsätzlichen Bestimmungen der Verwaltungsbehörden der Kompetenz des Reichsrathes zuweise. Der Ministerpräsident wies sofort nach, dass die Errichtung von Ministerien und die Bestimmung der Ressortgrenzen nach der Verfassung eine Prärogative der Krone bilden; der Reichsrath habe nur das Recht, zu der budgetären Seite dieser Maassregel Stellung zu nehmen.

Gegenüber der in der Debatte geäusserten Besorgniss, dass unter der Ministerschaft eines Militärs die Kriegsverwaltung einen überwuchernden Einfluss auf die Eisenbahnverwaltung gewinnen könnte, erklärte Ritter v. Guttenberg, dass der Einfluss, welchen das Organisationsstatut dem Kriegsministerium einräume, um kein Haar grösser sei, als er früher war, und er werde auch dem Kriegsministerium keinen grösseren Einfluss gewähren. Ebenso entschieden trat der Eisenbahnminister für die Bestimmung des Statuts, welche die Deutsche Sprache wie bisher als innere Dienstsprache im Eisenbahnwesen erklärt, ein. (Diese Rede theilen wir nächstens vollinhaltlich mit.) Das Haus lehnte den Dringlichkeitsantrag ab und wies den Budgetausschuss an, die durch die Errichtung des Eisenbahnministeriums nothwendig gewordenen Abänderungen des Finanzgesetzes pro 1896 vorzunehmen, bezw. zu beantragen.

Minister von Guttenberg überreichte dem Abgeordnetenhause den Entwurf eines Gesetzes, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen werden; weiter einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Choderow-Podwysokie, welchen wir demnächst mittheilen werden; endlich die Zusatzvereinbarungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Mit dem vorerwähnten Zusammentritte des Reichsrathes wurde die Session der Landtage geschlossen, bezw. vertagt.

Im Niederösterreichischen Landtage referirte Freiherr von Czedik über den Bericht des Landesausschusses über den Stand der Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich mit Ende 1895. Er setzt auseinander, dass die Befürchtung, das Land hätte sich bereits in übergrosse Eisenbahnbauten eingelassen, bis jetzt wenigstens noch nicht begründet erscheine. Doch habe der Eisenbahnausschuss davor warnen zu müssen geglaubt, dass in dem gleichen Tempo weitergegangen werde, weil sonst die Anforderung an die Kräfte des Landes eine zu bedeutende wäre, andererseits die Arbeitskräfte für die Projektirung und den Bau zu plötzlich in Anspruch genommen würden und nur zu leicht eine starke Reaktion darauf folgen könnte. In den nächsten Jahren wird demnach nicht mehr eine grössere Anzahl von Projekten vorgelegt werden, sondern nur die Durchführung der Bahnbauten successive vor sich gehen.

In der Debatte hierüber wurde rücksichtlich des Ausbaues der Dampftramway von Enzersdorf nach Orth regierungsseitig bemerkt, dass die Regierung mit der Gesellschaft Krauss & Co. in Verhandlung getreten sei, und dass, wie die Konzessionsurkunde verlangt, sobald die Rentabilität der neuen Linie dargelegt erscheint, der Ausbau der Linie erfolgen wird. Inzwischen hat die Regierung auch wiederholt die erforderlichen Verhandlungen mit der Kommune Wien geführt.

Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen. Hierauf wurde der Bau folgender 2 Linien beschlossen, und zwar:

a) einer Lokalbahn von Wieselburg, bezw. Purgstall nach Gresten. Zum Detailstudium und zur Projektverfassung dieser Eisenbahnlinie wird ein Betrag von 10 000 fl. aus Landesmitteln eingestellt;

b) einer normalspurigen Lokalbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings. Das Land Niederösterreich übernimmt die Reinertragsgarantie für die zur Beschaffung des erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 % zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahre rückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) bis zum Höchstbetrage von 1 000 000 fl.

Endlich wurde der Landesausschuss ermächtigt, zur Deckung des durch die Beschlüsse des Landtages über Eisenbahnbauten entstehenden Geldbedarfes für das Jahr 1895 eine mit höchstens 4,25 % pro anno verzinsliche, nach Maassgabe des eintretenden Bedarfes in Anspruch zu nehmende, jederzeit rückzahlbare schwebende Schuld im Höchstbetrage von 1 600 000 fl. aufzunehmen.

Der Böhmische Landtage hat den Kommissionsbericht, betreffend die Sicherstellung von Lokalbahnen für 1896, einstimmig genehmigt. Seit der Publikation des Gesetzes vom 17. Dezember 1892 wurden 24 Lokalbahnen vom Böhmischen Landtage Unterstützungen gewährleistet. Die Länge dieser Eisenbahnen beträgt 826 km, deren Anlagekapital 46 170 000 fl. Nach Einbeziehung der für das Jahr 1896 sichergestellten Linien beziffert sich die Gesammtlänge der vom Lande unterstützten Lokalbahnen mit 1 076,9 km und das Anlagekapital derselben mit 57 500 000 fl. Vor dem Jahre 1893 wurden sichergestellt 7 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 214,9 km und einem Aktienkapital von 10 400 000 fl. Im ganzen erstreckt sich somit die bisherige Lokalbahnaktion auf ein Netz von rund 1 300 km mit einem Anlagekapital von 68 000 000 fl. Die hiermit verknüpfte Belastung des Landes beträgt jährlich rund 430 000 fl.

Im Mährischen Landtage wurde der Antrag des Landesausschusses, betreffend die mit einem Kostenaufwande von 1 243 710 fl. zu erbauende 38 km lange Lokalbahn von der Nordbahnstation Saitz über Czeitz nach der Nordbahnstation Göding, wodurch die Linien Wien-Brünn und Wien-Krakau der Nordbahn eine neue Verbindung erhielten, mit dem Zusatze genehmigt, dass die Subvention für diese Bahn unter der Bedingung gewährt werde, dass eine Beitragsleistung der Interessenten an Geld, an Grundstücken usw. in der Höhe der Landessubvention erfolge.

Ein gleicher Beschluss wurde auch über den Antrag, betreffend den Bau einer Lokalbahn von der Nordbahnstation Saitz zur Lokalbahn Auspitz (Bahnhof)-Auspitz (Stadt) gefasst.

Im Galizischen Landtage wurde bezüglich der neuen Gütertarife auf den Staatsbahnen die Regierung aufgefordert, die Methode in der Führung der Eisenbahnstatistik zu reformiren und in den Staatsbahnrath ein Mitglied des Galizischen Landes-Eisenbahnrathes zu berufen. Der Landesausschuss wurde angewiesen, dem Eisenbahn-Tarifwesen vom Standpunkte der wirthschaftlichen Landesinteressen unablässig seine Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Petition und Subventionirung der Eisenbahn Boryslaw-Stebnik wurde dem Landesausschusse abgetreten und derselbe angewiesen, mit der Regierung Verhand-

lungen wegen Gewährung von Zuschüssen zum Zweck der Herstellung dieser Eisenbahn durchzuführen.

Im Steierischen Landtage kamen folgende vom Landes-Eisenbahnrath gefasste Resolutionen zur Verhandlung: Der Landesausschuss möge mit Rücksicht auf die ungünstigen Betriebsergebnisse der Landesbahnen einer Besserung derselben die vollste Aufmerksamkeit zuwenden und über die in dieser Richtung erzielten Erfolge und anzustrebenden Reformen dem Landtage eingehenden Bericht, bezw. Vorschläge erstatten. Die zweite Resolution wurde durch die grosse Ueberschreitung der Baukosten bei der Landeseisenbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen, welche Ueberschreitung 330 000 fl. betrug, veranlasst, und lautet folgendermaassen: Es sei insbesondere bei Verfassung der Kostenvoranschläge für die Ausführung der genehmigten Bahnprojekte mit der grössten Genauigkeit vorzugehen und Kostenüberschreitungen seien nach Möglichkeit zu vermeiden.

Der Beschwerde über die ungünstige Lage der Lokalbahnen trat der gewesene Handelsminister, Graf Wurmbrand, mit der Bemerkung entgegen: Der Staat wäre glücklich, wenn sich seine Bahnen mit 3 % verzinsen würden, wie die Steierischen Bahnen. Die Resolution wurden angenommen.

Nach dem Bericht des Landesausschusses sind gegenwärtig in den im Betriebe stehenden Lokalbahnen 6 485 972 fl. investirt; das Baukapital für die Linie Wöllan-Unter-Drauburg ist bereits vorhanden, während jenes für die Linie Zeltweg-Wolfsberg erst beschafft werden muss.

Der Bericht wurde schliesslich zur Kenntniss genommen und der Antrag, dass der Landesausschuss wegen Verpachtung der Bahnen Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Au-Seewiesen an die Südbahn Verhandlungen zu pflegen habe, genehmigt.

Im Triester Landtage wurde eine Resolution angenommen, betreffend den Bau einer Eisenbahn Divacca-Laak mit der Fortsetzung über die Karawanken und die Tauern, wobei die Regierung entscheiden möge, welche dieser Fortsetzungen zuerst auszuführen sei.

Im Tiroler Landtag wurde die Unterstützung des Zillerthaler Bahnbaues durch Uebernahme von Stammaktien im Betrage von 100 000 fl. beschlossen und für die Wälschtiroler Duronebahn eine Subvention von 80 000 fl. votirt.

Im Krainschen Landtage wurde die Resolution wegen Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsdirektion in Laibach, sowie wegen des Einfahrens der Züge der Lokalbahn Laibach-Stein im Südbahnhofe Laibach erneuert.

Der Rückblick auf alle diese, eventuell noch zu ergänzenden Eisenbahnverhandlungen der Landtage ist um so befriedigender, als mehrere derselben sich auch mit der Frage des Baues von Kanälen und mit Flussregulirungen beschäftigten; die wichtigsten derselben tragen wir noch nach.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest.

Am 4 Februar fand unter Führung des Staatssekretärs Ladislaus Vörös des Königlich Ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Komitats- und Gemeindebehörden sowie hervorragender Fachmänner die probeweise Befahrung der vom Giselaplatze mit Unterfahrung der innerstädtischen Strassenzüge, sowie der Andrássystrasse bis ins Stadtwäldchen führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe statt. Die Fahrt wurde bereits in einem der speziell diesem Zwecke entsprechenden Wagen zurückgelegt, und war die Fahrgeschwindigkeit mit 25 km per Stunde bemessen. Der Verkehr sowohl als das Anhalten und Anfahren des Zuges in mehreren Stationen wickelte sich ohne irgend welche Anstände ab. Nachdem die Vertreter der Gesellschaft die Erklärung abgegeben, dass die Fertigstellung noch übriger Detailarbeiten zuverlässig bis zum gegebenen Zeitpunkte durchgeführt werden wird, verfügte der Staatssekretär, dass die Eröffnung des öffentlichen Betriebes an einem der ersten Tage des Monats April stattzufinden habe, dessen Bestimmung jedoch von der Entscheidung Sr. Majestät des Kaisers abhängt, welcher, wie aus Budapest berichtet wird, sein Erscheinen zur Eröffnungsfeierlichkeit in Aussicht zu stellen geruhte.

Stempelpflicht des kaufmännischen Benachrichtigungsschreibens bei Uebertragung von Frachterstattungsansprüchen.

In Oesterreich ist, analog dem Vorgange in Ungarn, eine wichtige Entscheidung gefallen: In Oesterreich müssen Frachtreklamationen, welche namens der Bezugsberechtigten von anderen Personen beigebracht werden, mit einer legalen Cession, skalamässig gestempelt oder mit einer mit 50 kr. Stempel versehenen Vollmacht belegt sein. Gegen diesen Erlass hat seinerzeit der Staats-Eisenbahnrath den Antrag gestellt: „Das K. K. Handelsministerium wolle die früher bestandene Stempelfreiheit der Cessionen wieder einführen, um so mehr als in der Ungarischen Reichshälfte keinerlei Frachtreklamationen der Stempelpflicht unterliegen. Es ist hierbei zu bemerken, dass in Ungarn nur bei Mehrfrachten stempelfreie, bei Refaktien aber stempelpflichtige Cessionen verlangt werden. Dem Oesterreichischen Eisenbahnministerium sind seitens des Handelsstandes neuerdings dringende Vorstellungen gemacht worden und hat sich der Oesterreichische Handelsminister entschlossen, die Stempelpflicht für Cessionen auf Mehrporti aufzuheben. Der bezügliche Erlass ist demnächst zu gewärtigen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Dezember 1895.

Zu den mit Ende des Monats November 1895 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 494,537 km sind im Verlaufe des Monats Dezember durch den Baubeginn der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn 0,580 km, ferner durch den Baubeginn der Strecke Karlsbad-Neurohlau und Neudeck-Landesgrenze der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt 39,660 km, ferner durch den Baubeginn der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad 54,200 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Lokalbahn Beneschau-Wlaschim mit 23,010 km und die Lokalbahn Bielitz-Zigeunerwald mit 4,995 km. Es verblieben daher Ende Dezember 560,972 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 210,868 km auf Staatsbahnen, 19,840 km auf die Wiener Stadtbahn und 330,264 km auf Lokalbahnen entfallen. Die Bauvollendung der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen, deren Theilstrecke Salzburg-Oberndorf bereits eröffnet wurde, ist in nächster Zeit zu erwarten; auch schreitet der Bau der Valsuganabahn und der Ostgalizischen Lokalbahnlinie Tarnopol-Ostrów rüstig vorwärts. Die Zahl der im Monat Dezember beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 7 256 gegen 14 850 im Vormonat, d. h. 13 Arbeiter pro Kilometer.

Eine Bahnverbindung zwischen Serbien und Bosnien.

Die Skupschtina hat beschlossen, dass eine normalspurige Eisenbahn von Belgrad über Valjevo an die Bosnische Grenze erbaut und der Bau und Betrieb einem Konzessionär überlassen werde. Durch diese Bahnverbindung würde der Serbischen Ausfuhr der Weg über Sarajewo ans Adriatische Meer erschlossen und eine direkte Linie von Belgrad durch Bosnien nach Ragusa oder irgend einem anderen Punkte der Adriatischen Küste hergestellt werden.

Die Bosnische Landesregierung wird wohl infolgedessen für einen gehörigen Anschluss in Bosnien Sorge tragen.

Bahneröffnungen im Monat Dezember 1895.

In jenem Monat wurden nach der offiziellen Zusammenstellung folgende Eisenbahnstrecken mit den amtlich festgestellten Kilometerlängen dem öffentlichen Verkehr übergeben:

In Oesterreich: Am 11. die 4,959 km lange Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald (mit elektrischem Betriebe);

am 15. die 22,625 km lange Lokalbahn Beneschau-Wlaschim, im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Ungarn: Am 15. die 41,2 km lange Theilstrecke Párdány-Zsombolya der Torontaler Lokalbahnen, ferner die 42,3 km lange Strecke Zala-Szt. Grót-Zala-Apathi-Balaton-Szt. György (Zalathalbahn) der Westungarischen Lokalbahnen;

am 16. die 26,112 km lange Theilstrecke Zólyóm-Brezó-Erdököz und die 1,145 km lange Zweiglinie zum Bikaser Eisenwerk der Lokalbahn Zólyóm-Brezó-Breznobánya-Tiszolcz;

am 20. die 40,2 km lange Fortsetzungsstrecke Csákovár-Boka der Lokalbahn Zsebely-Csákovár;

am 23. die 69 km lange Theilstrecke Baranya-Sellye-Nasic der Lokalbahn Baranya-Szt. Lörincz-Slatina-Nasic;

am 30. die 112,387 km lange Theilstrecke Veszprim-Uj-Dombovár der Lokalbahn Raab-Veszprim-Dombovár.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Dezember 1895.

In jenem Monat wurden im ganzen 12 899 411 Personen und 9 422 943 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 097 419 fl. erzielt, d. i. für 1 km 894 fl. Im gleichen Monat 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10 619 121 Personen und 9 636 977 t Gütern 26 943 303 fl. oder für 1 km 915 fl.; daher resultirt für den Monat Dezember 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,3 %. Im Jahre 1895 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 158 232 833 Personen und 113 199 885 t Güter gegen 146 685 952 Personen und 110 818 068 t Güter im Jahre 1894 befördert. Die aus

den beiden Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 347 728 787 fl., im Jahre 1894 auf 346 186 403 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1895 29 816 Kilometer, im Jahre 1894 hingegen 28 950 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und das Jahr 1895 auf 11 662 fl., gegen 11 958 fl. im Jahre 1894, d. i. um 296 fl. oder 2,5 % ungünstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1895 haben von den im diesjährigen „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 17 diesbezüglich aufgezählten 142 Bahnen folgende die höchsten Einnahmen: K. K. Staatsbahnstrecke Praterstern-Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn) 86 014 fl., Aussig-Teplitzer Bahn 61 477 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 36 552 fl., Kaiser Ferdinands - Nordbahn (Hauptbahnnetz) 32 588 fl., Buschtêhrader Bahn Lit. B 24 903 fl., Leoben-Vordernberger Bahn 24 863 fl., Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 24 095 fl.

Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahndirektoren-Konferenz.

Der anfangs März d. J. stattfinden Konferenz liegen u. a. drei wichtige Berathungsgegenstände vor. Zum § 61 Alinea 4 (entspricht § 50 des Deutschen Vereinsreglements) wird über Auftrag des Oesterreichischen Eisenbahnministers beantragt, dass die Eisenbahn, falls sie eine Reklamation binnen 6 Monaten nicht erledigt hat, der Partei eine Zinsenvergütung nach dem jeweiligen Bankzinsfusse, vom Tage der Frachtzahlung an berechnet, zu leisten habe; das Ungarische Handelsministerium hat diesem Antrage bereits zugestimmt. Es soll ferner über die Stellungnahme der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen zur Modifikation der Art. X des Berner Uebereinkommens rücksichlich der Besorgung der Zollabfertigung an der Grenze durch Vermittelung von Privatpersonen berathen werden, nachdem das Russische Finanzministerium die Maassregeln verschärft und die Zollbehandlung durch Privatpersonen auch im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr gänzlich ausgeschlossen hat. Endlich soll bezüglich der „einheitlichen Klassifikation für Deutschland“ (Theil I) der Modus, bezw. der Schlüssel gefunden werden, welcher es ermöglichen würde, die Oesterreichisch-Ungarische und die Deutsche Güterklassifikation, bezw. die Terminologie des Waarenverzeichnisses zu vereinigen.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn-Aktiengesellschaft „Pancsova-Petrovosello“ am 25. Januar d. J.

Nachdem konstatirt wurde, dass das gesellschaftliche Anlagekapital den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend sichergestellt erscheint, und nachdem die Statuten festgestellt wurden, erklärte sich die Gesellschaft unter dem obgenannten Titel als konstituirt, worauf die früheren Konzessionäre ihrer Verantwortlichkeit enthoben wurden. Der mit der Stadtgemeinde Pancsova abzuschliessende Vertrag wurde dann berathen und die nebst dem Ueberwachungsausschusse gewählte Direktion ermächtigt, die von der Regierung oder der genannten Gemeinde an den Statuten bezw. am Bauvertrage etwa gewünschten Aenderungen ohne Einberufung einer neuerlichen Generalversammlung selbst vornehmen zu können.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der K. K. Eisenbahn- und der Finanzminister einer und die Vertreter der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits haben den Vertrag über den staatlichen Ankauf dieser beider Bahnen endgültig unterfertigt, weshalb die Generalversammlung derselben auch schon für den 21. und 22. d. Mts. ausgeschrieben wurde. (Wir theilen die Anträge des Verwaltungsraths an die Generalversammlung, sowie den Vertrag über die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn vollständig S. 141 mit. Die Redaktion.) Ueberdies fanden bei den genannten Ministerien Konferenzen über die Beschaffung des Investitionsanlehens zu den Lokomotivbestellungen für die K. K. Staatsbahnen, sowie über die Revision des Berner Uebereinkommens statt, durch welche Vorkommnisse, über die wir noch näher berichten werden, die Börse bis zu Ende der Woche für Bahnwerthe sehr günstig gestimmt wurde. Als aber die Vorlage des Finanzministers an den Reichsrath bekannt wurde, durch welche die Börsen-Umsatzsteuer für jeden Schluss (5 000 fl. Nominale) von 10 auf 50 kr. erhöht werden soll, trat eine starke Missstimmung ein, unter der auch die Bahneffekten theilweise litten. Trotz der besseren Einnahmenausweise wichen die Aktien der Staatsbahn (371,50) und Südbahn (101,40), die der Elbethalbahn (279,25), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1474), Buschtêhrader Bahn Lit. B (549), Lemberg-Czernowitzer Bahn (294,50) folgten ebenfalls der weichenden Richtung. Etwas besser behaupteten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3495), Nordwestbahn (277,75), Ungarisch-Galizischen Bahn (208,50), Kaschau-Oderberger Bahn (195), Aussig-Teplitzer Bahn (1690) und Böhmischen Nordbahn (279). In Prioritäten war der Geschäftsgang belanglos.

Aus Russland.

Sibirische Eisenbahn: In Betrieb gesetzte Strecken und Stationen.

Vom Ministerium der Verkehrsanstalten sind soeben für einzelne Theile der Sibirischen Bahn und der Verbindungsbahn Tscheljabinsk-Jekaterinburg die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen dieser Bahnstrecken festgesetzt worden, und zwar:

1. für die Westsibirische Bahn gerechnet von Tscheljabinsk aus:

	Werst		Werst
Tschernjawskaja	41	Marianowka	700
Tschumljak	83	Omsk	746
Schumicha	117	Kormilowka	790
Mischkino	156	Kalatschinskaja	820
Syrenka	206	Schadrinskaja	860
Kurgan	241	Tatarskaja	904
Wargaschi	276	Karatschi	953
Lebjashje	318	Tebosskaja	996
Manuschino	363	Kapinsk	1049
Petuchowo	407	Koshurla	1090
Mamljutka	449	Ubinskaja	1132
Petropawlowsk	490	Kargasch	1166
Tokuschi	523	Tschulym	1209
Medweshje	567	Duplenskaja	1249
Issil-Kul	617	Kamyschenka	1285
Kotschubejewo	657	Ob	1332

2. Für die Ussuribahn gerechnet von Wladiwostock aus:

	Werst		Werst
Nadeshdinskaja	42	Swijagina	256
Rasdolnoje	66	Schmakowka	292
Nikolskoje	102	Ussuri	327
Newelskaja	146	Prochsska	349
Tschernigowka	185	Mur-Amurski	377
Spasskaja	224	Iman	387

3. Für die Verbindungsbahn zwischen dem Anfangspunkte der Sibirischen und der Ural-Bergwerksbahn Tscheljabinsk-Jekaterinburg:

	für Passagiere, Bagage und Eilgüter, von Jekaterinburg I gerechnet	für ordinäre Frachtgüter, von Jekaterinburg II gerechnet
	Werst	Werst
Jekaterinburg	—	—
Uktus	11	7
Mramorskaja	41	37
Poldnewaja	70	66
Ufalei	98	95
Mauk	125	122
Kyschtym	147	143
Argaut	179	176
Essaulskaja	208	204
Tscheljabinsk	231	227

Die „Nowoje Wremja“ theilt mit, dass der Verkehr auf der Westsibirischen Bahn nicht früher als im Juli d. J. eröffnet werden soll. Zwischen Moskau und Omsk sollen alsdann direkte „Kurierzüge“, die in Sibirien eine Fahrgeschwindigkeit von 25 Werst in der Stunde haben sollen, in den Verkehr gestellt werden.

Da die Entfernung zwischen je 2 Stationen durchschnittlich 40 Werst beträgt, so werden diese „Kurierzüge“ in Sibirien etwa 1½ Stunden gebrauchen, um von einer Station zur anderen zu gelangen. Mit welcher Geschwindigkeit werden sich dort wohl die Güterzüge bewegen?

Uebrigens lässt sich der Fortschritt immer nur aus der Vergleichung mit früheren Verhältnissen erkennen und da ist es ja gewiss begründet, wenn die Bevölkerung mit Ungeduld und grosser Freude dem neuen Verkehrsmittel entgegensieht, denn gegenwärtig liegen die Verhältnisse so, dass zu gewissen Jahreszeiten auch nicht einmal 3 Werst in der Stunde zurückgelegt werden können, dann dürfen 25 Werst gewiss als „Kurierzug“-Geschwindigkeit bezeichnet werden.

Verkauf der Passagierbillete.

Nach den Berichten, welche die Eisenbahnverwaltungen dem Ministerium der Verkehrsanstalten über den Verkauf der Passagierbillete gemacht haben, sind im Jahre 1895 auf sämmtlichen Eisenbahnen 42 000 000 Billete für 58 000 000 R. verkauft worden, während im vorhergehenden Jahre 43 000 000 Billete für die Summe von 50 000 000 R. verkauft worden sind. Somit hat der neue Zonentarif bereits im ersten Jahre seiner Wirksamkeit glänzendere Resultate ergeben, als man voraussehen konnte. Obgleich für ausgedehnte Strecken der Tarif um nahezu 75 § herabgesetzt worden ist, so sind ungeachtet dessen die Einnahmen dennoch um 8 000 000 R. gestiegen, wobei die Ausgaben der Eisenbahnen für Vergrösserung des rollenden Materials, für Verstärkung des Personalbestands und für die Vermehrung der Passagierzüge äusserst minim gewesen sind. Nur für die Anfertigung der Billete und verschiedene Druckarbeiten sind die Ausgaben nicht unerheblich gestiegen.

Swenzjany-Zufuhrbahn.

Dieser Tage sind die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen der Swenzjany-Zufuhrbahn bestätigt worden. Die Benennung der neuen Stationen und deren Entfernung von der Station Swenzjany der St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn ergibt:

Swenzjany Station .	— Werst	Postawy	67 Werst
Stadt Swenzjany .	14 „	Warapajewo . . .	89 „
Lyntuly	28 „	Koslowsk	101 „
Goduzischki . . .	50 „	Glubokoje	119 „

Dieselbe Gesellschaft, die die vorstehend bezeichnete Bahn gebaut hat, nämlich die „Erste Zufuhrbahn-Gesellschaft" hat im vergangenen Herbste die Vorstudien beendet über die Richtung einer schmalspurigen Zufuhrbahn, welche die Station Swenzjany der Petersburg - Warschauer Eisenbahn mit Riga verbinden soll. Die Linie würde, von hier ausgehend, Eckau, Bauske, Salanten, Poswol, Pompiany, Ponewesh, Snodega, Onikschty berühren und fast durchweg ein fruchtbares und dicht bevölkertes Gebiet durchschneiden. Zweiglinien sollen diese Bahn mit Wilkomir und Mitau verbinden.

Uebersicht der Bahnbauten in Russland.

Von dem lebhaft betriebenen Eisenbahnbau in Russland und infolge dessen dem Wachsthum des Eisenbahnnetzes gibt eine kurze Notiz der „Handels- und Industriezeitung" des Finanzministeriums einen Anhalt. Es entwickelte sich danach im Jahre 1895 das Eisenbahnnetz wie folgt:

Nachstehende Eisenbahnlinien sind im Bau vollendet und dem Verkehr übergeben: 1. von Korenewo bis Rylsk der Linie Moskau-Kiew-Woronesh, in einer Ausdehnung von 22 Werst, 2. von Scheropani bis Tschiatury der Transkaukasischen Bahn, 39 Werst, 3. von Orany bis Pataranzy der St. Petersburg-Warschauer Bahn, 36 Werst, 4. von Lochwizy bis Gadjatsch, von Boromli bis Lebedin und von Kirilowka bis zur Stadt Achtyrka der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn, insgesammt 93 Werst, 5. von Bogojawlensk bis Ssosnowka, von Jerschowo bis Nikolajewsk, von Petrowsk bis Wolsk, von Krassowka bis Balandy und von Urbach bis Alexandrow-Gai der Rjasan-Uralbahn, insgesammt 579 Werst, 6. von Swenzjany bis Postawy, 66 Werst. Im Jahre 1895 sind demnach insgesammt 830 Werst neuer Eisenbahnen dem Verkehr übergeben worden. Ohne die grosse Sibirische, Transkaspi- und Finnländische Eisenbahn betrug die Ausdehnung des Russischen Eisenbahnnetzes am Schluss des Jahres 1895 — 32 050 Werst, davon 7 387 Werst mit doppeltem Geleise. In Bezug auf die Vertheilung der Eisenbahnen unter die Staatsbahnen und Privatgesellschaften sei bemerkt, dass im verflossenen Jahre vom 1. Januar in die Verwaltung der Krone übergingen: die Südwestbahnen in einer Ausdehnung von 3 269 Werst und vom 15. August wurde in die Verwaltung der Nikolaibahn die 28 Werst lange Borowitschilinie übernommen. Nach den somit stattgehabten Aenderungen vertheilt sich die Gesammtausdehnung des Eisenbahnnetzes — 32 050 Werst — in der Weise, dass 20 372 Werst oder 63,6 § auf Staatsbahnen und die übrigen 36,4 § auf Privatgesellschaften entfallen. Im Jahre 1895 wurde der Bau folgender wichtigen Eisenbahnlinien genehmigt: 1. der Linie von Tichorezkaja bis zur Station Wolshskaja in Zarizyn der Wladikawkas-Eisenbahn, 505 Werst, 2. von der Station Bologoje bis Pskow der Rybinsk-Eisenbahn, 335 Werst, 3. von Moskau über Kaluga nach Brjansk, von Morschansk bis Liwny und von Pirjatin bis Krassnoje der Moskau - Kiew - Woronesh - Eisenbahn, insgesammt 510 Werst, 4. von Jarosslaw bis Rybinsk der Eisenbahn Moskau-Jarosslaw-Archangel, 81 Werst und 5. wurde die Genehmigung ertheilt 8 verschiedene Eisenbahnen zu bauen, zu welchem Zweck im Reichsbudget des Jahres 1895 — 10 Millionen Rubel assignirt waren. Die Gesammtausdehnung dieser genehmigten Linien übersteigt 1 500 Werst. Zu erwähnen wäre ferner noch, dass im Laufe des Jahres 1895 der Bau der Eisenbahnen, die in früheren Jahren genehmigt wurden, mit grossem Eifer betrieben wurde, und zwar: an der Transbaikal-Eisenbahn — von Myssowaja bis Stretensk 1 057 Werst, an der Westsibirischen Bahn — von Tscheljabinsk bis zum Ob 1 332 Werst, von Jekaterinburg bis Tscheljabinsk — 227 Werst und bis zur Anfahrt am Irtysch — 4 Werst, an der Mittelsibirischen Bahn — vom Ob bis Irkutsk 1 723 Werst, die Zweigbahn nach Tomsk und andere Zweigbahnen — 870 Werst, an der Ussuribahn — von Wladiwostok bis Iman 387 Werst, von Iman bis Chabarowsk 330 Werst und zur Anfahrt am Amur — 6 Werst. Ferner schreiten die Arbeiten an der 935 Werst langen Linie Perm-Kotlas rüstig vorwärts, mit dem Bau der Linie von Ssamarkand bis Andishan (515 Werst) ist ebenfalls begonnen worden. Zum Schluss des Jahres 1895 waren im Bau begriffen und für den Bau genehmigt über 12 350 Werst neuer Eisenbahnen, sodass nach Beendigung derselben das Russische Eisenbahnnetz eine Gesammtausdehnung von 46 000 Werst haben wird. Die Finnländischen Eisenbahnen, deren Ausdehnung 2 244 Werst beträgt, sind in den 46 000 Werst nicht enthalten.

Torneo-Uleaborg.

Wie Finnländischen Blättern zu entnehmen ist, sollen in nächster Zeit Torneo und Uleaborg durch eine Eisenbahn verbunden werden. Obgleich mit Russland verbunden, hat das Grossfürstenthum Finnland doch seine eigenen Staatsbahnen, die es mit ausgezeichnetem Geschicke verwaltet und trotz der beengten Mittel der Staatskasse regelmässig weiter ausbaut. Wie weitgehend die Scheidung zwischen den Russischen Bahnen und denjenigen Finnlands ist, geht z. B. daraus hervor, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten, das in seinen statistischen Publikationen Nachrichten über die sämmtlichen Bahnen des Russischen Reiches enthält, über Finnland nur mitzutheilen weiss, dass dort 2 244 Werst Eisenbahnen sich im Betriebe befinden und dennoch gehörten sie auch zum Russischen Reich, auch zeichnen sich die Finnländischen Bahnen in vielerlei Beziehung vortheilhaft von den Russischen Nachbarbahnen aus.

Umschwung im Lokalbahnbau.

Unter der Titelüberschrift: „Lokalbahnen" berichtet die ministerielle „Handels- und Industriezeitung" in Petersburg über einen beachtenwerthen Umschwung, der sich offenbar unter dem Drucke des Finanzministeriums im Ausland zu vollziehen beginnt. Bisher galt der Bau einer Eisenbahn als eine ausgezeichnete Quelle sowohl das Land, als auch Holz, Steine, Kies, Arbeitskräfte usw. gegen hohe Preise in Geld umzusetzen. Von diesem Gesichtspunkte aus bemühte man sich zunächst um den Bau einer Bahn, die übrigen Vortheile wurden dann noch nebenbei in den Kauf genommen. Allmählich gestaltete sich die Sache so, dass das Land frei hergegeben werden musste und gegenwärtig sollen die 10 000 000 R. Kredit zum Bau von Lokalbahnen nur in Form von Beihilfen gewährt werden und zwar in solchen Fällen, wo Landschaft und Dörfer nach Kräften selbst den Bau fördern. Es ist z. B. der Bau einer solchen Lokalbahn von der Station der Libau-Romny Bahn „Ossipowitschi" zur Moskau-Brester Chaussee beim Dorfe „Starija Dorogi" (40 Werst lang) genehmigt, zu dem die Betheiligten Land, Schwellen und Bauholz herzugeben sich bereit erklärten. Das ist gewiss ein grosser Schritt vorwärts und auf dem Wege wird mit den 10 000 000 R. Kredit in den nächsten 40 Jahren vermuthlich etwas Erhebliches auf dem Gebiete des Baues von Lokalbahnen geleistet werden können.

Aus Belgien.

Brüsseler Stadtbahn.

Schon seit langer Zeit steht die Herstellung eines Centralbahnhofs in Brüssel auf der Tagesordnung, um den Nord- und Südbahnhof, wo an gewissen Tagen der Verkehr übermässig ist, zu entlasten. Nach dem „Moniteur des intérêts matériels" hat nunmehr der Minister Vandenpeereboom beschlossen, sechs unterirdische Geleise zwischen dem Nord- und Südbahnhof herzustellen; dadurch werden diese Bahnhöfe künftig Durchgangsbahnhöfe und der übermässige Andrang beseitigt. Demnach können alle Reisenden einschliesslich derjenigen von den internationalen Zügen in den Mittelpunkt von Brüssel, wo ein grosser Centralbahnhof hergestellt werden soll, überführt werden; zwei Verschubsbahnhöfe sollen in Schaerbeek und Forest angelegt werden. Die Zugförderung soll auf zweien von den sechs unterirdischen Geleisen durch Elektrizität und auf den vier anderen durch Dampf erfolgen. Eine Stadtringbahn soll das Brüsseler Weichbild bedienen; deren Zugförderung soll gleichfalls durch Elektrizität erfolgen. Der Einheitspreis auf der ganzen Stadtbahn von irgend einem Punkt nach dem Centralbahnhof oder einem anderen Bahnhof

soll 10 Cts. betragen. Die geplanten Anlagen, deren Kosten auf 70 Millionen Francs veranschlagt sind, werden genügen, um ohne jede Verstopfung täglich 300000 Personen nach Brüssel zu führen; auf die eigentliche Stadtbahn entfallen von der genannten Ausgabe 30 Millionen Francs. Wenn man den Verkehr der Stadtbahnlinien auf wenigstens 40 Millionen Reisende jährlich und demnach die Einnahmen auf 4 Millionen Francs veranschlagt, so kann man annehmen, dass 2 Millionen Francs zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals verbleiben würden.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Durch Königliche Verordnung vom 24. Dezember 1895 hat die Gesellschaft die Konzession für die in Westflandern gelegene Linie Ypres-Neuve Eglise mit Zweigbahn nach Warneton erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 307000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 10438 Francs. Damit die neue Nebenbahn der Eisenbahn keinen Wettbewerb bereitet, ist ihr verboten, zwischen Ypres und Warneton Vergnügungszüge einzurichten und den zusammen reisenden Gesellschaften die gewöhnliche Ermässigung von 50 % zu gewähren.

Die Gesellschaft hat ferner die Konzession für eine Ausdehnung der Nebenbahn Brasschaet-Brecht auf dem Gebiet der Gemeinde Brecht erhalten.

Stationsänderungen bei den Staatsbahnen.

Zwischen der Station Looz und dem Haltepunkt Houppertingen hat die Staatsbahn versuchsweise den Personen-Haltepunkt Rullingen errichtet.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtete Staatsbahnstation Warquignies ist für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für den Pferde- und Viehverkehr eröffnet worden.

Der Staatsbahn-Haltepunkt Buisson ist aufgehoben worden.

Der Namen der Station Bloemendael ist durch Beernem ersetzt worden.

Im ganzen umfasst die Staatsbahn gegenwärtig 607 Stationen, darunter 15 Stadtbüreaus und 4 Hilfsbüreaus.

Legung eines zweiten Geleises.

An der Legung des zweiten Geleises auf der Staatsbahnstrecke Brüssel (Quartier Léopold)-Tervueren wird derartig gearbeitet, dass auf der Theilstrecke Brüssel-Auderghem das Doppelgeleise am 1. April d. J. eröffnet werden kann.

Antwerpener Strassenbahnen.

Die Gesellschaft hat beschlossen, den Pferdebetrieb durch den elektrischen Betrieb vermittelst Akkumulatoren zu ersetzen.

Aus Spanien.

Beendigung des Tarifkrieges.

Nach langen Verhandlungen ist am 4. Januar d. J. zwischen den Gesellschaften Madrid-Saragossa-Alicante und Tarragona-Barcelona-Frankreich einerseits und der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft andererseits ein Vertrag abgeschlossen worden, der dem Tarifkriege ein Ende macht. Nach einer vom Ausschuss zur Vertheidigung der Schuldschein-Inhaber der Nordspanischen Eisenbahn ausgegangenen Mittheilung enthält der Vertrag im wesentlichen folgendes: Der Verkehr der von den drei Gesellschaften im Wettbewerb bedienten Gegenden kann ohne Unterschied von einer von ihnen besorgt werden; die Tarife sind gleich und werden gemeinschaftlich aufgestellt. Der nach Bestreitung der Betriebskosten verbleibende Reinertrag wird je nach den Strecken, auf die er sich bezieht, unter die Gesellschaften in verschiedenem Verhältniss vertheilt. Der Vertrag verbietet Abmachungen jeder Art, wie Frachtnachlass, Rückvergütungen, Weiterversand, Vereinbarungen mit anderen Land-, Fluss- oder Seeverkehrs-Gesellschaften, welche eine Aenderung der Richtung des vertheilten Verkehrs zur Wirkung haben würden, es sei denn, dass ein Einvernehmen zwischen den drei Gesellschaften erzielt worden wäre. Ein gemischter Ausschuss, bestehend aus zwei Verwaltungsräthen und dem Direktor jeder der drei Gesellschaften, ist mit Beilegung der Streitigkeiten, die etwa entstehen könnten, betraut; wenn es nothwendig ist, werden diese Streitigkeiten durch Schiedsgericht entschieden. Der Vertrag ist auf einen Zeitraum von zehn Jahren geschlossen und verlängert sich stillschweigend, wenn er nicht ein Jahr vor Ablauf gekündigt wird. Ueberhaupt werden die drei vereinigten Netze während der Dauer des Vertrages nach denselben Regeln und in solchem Einvernehmen betrieben, als wenn die verschiedenen Linien Theile eines einzigen Netzes wären.

Betriebseröffnungen im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 wurden 635 km neuer Bahnen eröffnet. Es haben eröffnet: 1. die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante die Linie Valladolid-Ariza (255 km); 2. die Südspanische Eisenbahngesellschaft die Strecken Baëza-Quesada und Guadix-Almeria (154 km); 3 die Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft die Strecke Puebla de Hijar-Alcaniz (32 km); 4. die Bergwerks- und Hüttengesellschaft von Penarroya die Schmalspurbahn Penarroya-Fuenta del Arco (69 km); 5. die Eisenbahngesellschaft Elgoibar-Deva-San Sebastian die schmalspurige Strecke San Sebastian-Zarauz (26 km); 6. die Eisenbahngesellschaft Olot-Gerona die schmalspurige Strecke Gerona-Amer (23 km); 7. die Eisenbahngesellschaft Grao de Valencia-Turis die Strecken Picasent Carlet (18 km) und Carlet-Alberique (13 km); 8. die Eisenbahngesellschaft Santander-Cabezon de la Sal diese 45 km lange Schmalspurbahn; ausserdem 9. die Rio Tinto Gesellschaft ihre bereits seit 1865 für den Privatgebrauch im Betriebe befindliche Bahn Rio Tinto-Huelva (85 km) für den öffentlichen Verkehr.

Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal.

Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal hat den mit der Spanischen Regierung für den Postpacketdienst abgeschlossenen Vertrag gekündigt; es werden daher vom 1. Januar d. J. ab auf der genannten Bahn gewöhnliche Postpackete nicht mehr zugelassen, sondern nur noch Postpackete im Durchgangsverkehr, und zwar 1. von den Spanischen Bahnen nach Portugal und umgekehrt, und 2. von Portugal nach Frankreich und anderen Ländern bezw. umgekehrt.

Eisenbahn Calatayud-Teruel-Sagunto.

Unter der Bezeichnung „Aragonische Centralbahn-Gesellschaft“ hat sich mit dem Sitze in Madrid eine Gesellschaft zum Bau und Betriebe der Eisenbahn Calatayud-Teruel-Sagunto (vgl. Nr. 48, S. 444 des Jahrg. 1895 d. Ztg.) gebildet. Das vollständig gezeichnete Gesellschaftskapital besteht aus 20000 Vorzugs- und 20000 Stamm-Antheilscheinen von je 500 Pes. Nennwerth; davon wurden 20000 Vorzugs- und 19900 Stamm-Antheilscheine von der Allgemeinen Gesellschaft in Brüssel, 50 Stamm-Antheilscheine von Juan Gualberto Ballestero y Mochales und die übrigen 50 Stamm-Antheilscheine von J. Devolder in Brüssel gezeichnet. Die Gesellschaft beabsichtigt ausserdem für 40 Millionen Schuldverschreibungen unter der Gewähr der Banque d'Escompte de Paris, Société générale de crédit industriel et commercial, Société de l'Union Générale, Société Financière de Paris und der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft auszugeben

Zahlungseinstellungen im Jahre 1895.

Ihre Zahlungen stellten im Jahre 1895 ein: 1. die Südspanische Eisenbahngesellschaft (Linares-Almeria); 2. die Valencianische Strassenbahngesellschaft (Valencia-Liria und Valencia-Betera); 3. die Katalonische Centralbahngesellschaft (Igualada-Martorell); und 4. die Eisenbahngesellschaft Puerto de Santa Maria à San Lucar de Barrameda (Puerto de Santa Maria-Chipiona).

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die Cordoba- und Rosario-Eisenbahn hatte bei unveränderter Betriebslänge (180 Meilen) im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 1922007 (1396605) Piastern, eine Ausgabe von 1165410 (971434) P. und einen Ueberschuss von 756597 (425171) P. Nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen ersten Ranges blieben 13435 £ verfügbar, welche eine Abschlagszahlung von $2\frac{1}{2}$ % an die 6 % Schuldverschreibungen zweiten Ranges gestatteten.

Von den 36903 P., welche die Gesellschaft auf Grund der Verluste aus Anlass der politischen Unruhen des Jahres 1893 von der Regierung als Entschädigung verlangte, sind 35000 P. gezahlt und in die Einnahmen eingestellt worden. Trotz der Cholera, die mehrere Monate in den Provinzen Santa Fe und Cordoba wüthete, ist eine bemerkenswerthe Steigerung der Personenverkehrs-Einnahme eingetreten.

Chile.

Die Salpeter-Eisenbahngesellschaft veröffentlicht folgende Mittheilung: Im ersten Vierteljahre 1892 waren die beiden politischen Parteien Chiles im vollen Kriege gerade in dem Gebiete, wo sich die Salpeterlager befinden, indem sie nacheinander bald diese bald jene Strecke der Gesellschaftslinien in Besitz nahmen oder aufgaben. Allgemein bekannt ist es, dass die Bahn Wochen lang Tag und Nacht zur Truppenbeförderung

benutzt, dass die Geleise, sowie die Telegraphenlinien an verschiedenen Punkten zerstört, dass die Lokomotiven als Kriegsmaschinen benutzt und bei mehreren Begegnungen in vollem Dampf gegeneinander gefahren, dass die Fahrbetriebsmittel in verschanzte Züge umgewandelt und viele Wagen zerstört, dass die Stationen der Gesellschaft beraubt wurden und dass endlich die Stationen Pisagua und Iquique bei der Beschiessung am 16. und 19. Februar 1891 gelitten haben. Eine Aufstellung des Thatbestandes wurde an die konstitutionelle Partei nach ihrem Siege gerichtet, sie scheint aber im Kriegsministerium verlegt worden zu sein. Später vorgelegte Abschriften blieben gleichfalls ohne Folge und erst vor dem zur Prüfung derartiger Klagen eingesetzten Englisch-Chilenischen Gerichtshof konnte die Gesellschaft ihre Beschwerden vorbringen.

Der Chilenische Vertreter beantragte Abweisung der Gesellschaftsansprüche und begründete seinen Antrag wie folgt: 1. Einwand der Formverletzung; 2. eine Englische Genossenschaft kann nicht als ein Englischer Unterthan angesehen werden; 3. gewisse Konzessionsbestimmungen entziehen der Gesellschaft bei Ansprüchen gegen die Chilenische Regierung den Vortheil der diplomatischen Einwirkung; 4. die Beschwerden beruhen nicht auf genügender Klarstellung; 5. die durch Kriegsereignisse veranlassten Schäden geben keinen Anspruch auf irgend welche Entschädigung; endlich 6. die Eisenbahnen werden während der Feindseligkeiten als öffentliches Eigenthum betrachtet. Der Gerichtshof erklärte sich auf Grund der Konzessionsbedingungen, welche die Inanspruchnahme der diplomatischen Einmischung verbieten, für unzuständig. Die Gesellschaft behauptet dagegen, dass das fragliche Verbot nur auf diejenigen Streitfälle anwendbar ist, welche sich aus der Auslegung der Konzessionen ergeben können, aber nicht auf den gegenwärtigen Fall der Zerstörung des Privateigenthums von Ausländern infolge des Bürgerkrieges; dass überdies der besondere Gerichtshof, vor den die Angelegenheit gebracht worden ist, keine diplomatische Eigenschaft habe und dass es demzufolge missbräuchlich sei, der Gesellschaft den Zutritt zu einem besonders zur Prüfung derartiger Fälle geschaffenen Gerichtshof zu verweigern.

Nicaragua.

Die Regierung hat der Gesellschaft, welche den Bau der Eisenbahn zwischen dem Silicosee und dem San Juanfluss übernommen hat, folgende Unterstützungen bewilligt: 1. die für die Unternehmung erforderlichen Staatsländereien; 2. Zollfreiheit für die zum Bau und zur Unterhaltung erforderlichen Maschinen, Schienen, Betriebsmittel, Werkzeuge und sonstigen Gegenstände; 3. Befreiung vom Militärdienst für die Beamten und Arbeiter in Friedenszeiten; 4. unentgeltliche Benutzung der Staatsforsten zur Entnahme von Schwellen, Bauholz und sonstigem Holz zum Nutzen der Unternehmung; 5. eine jährliche Beihilfe von 3000—5000 Piaster für die Meile, bis das Unternehmen sich selbst genügen kann.

Diese Bahn hat den Zweck, den Verkehr nach dem Atlantischen Meere zu verbessern.

Guatemala.

Die Regierung hat mit dem Hause Müller & Thomsen in Hamburg einen Vertrag wegen Ausgabe einer Anleihe von 650 000 £ abgeschlossen; der Ertrag ist zur Vollendung der Eisenbahn von Guatemala nach Puerto-Barrios am Atlantischen Meere bestimmt.

Mexiko.

Die Interozeanische Eisenbahn (531 Meilen) hatte im Jahre 1894/95 (1893/94) eine Einnahme von 2 316 463 (2 331 397) D., eine Ausgabe von 1 855 726 (1 911 272) D. und einen Ueberschuss von 460 737 (420 125) D. = 50 291 (40 864) £; dieser Ueberschuss erhöhte sich zwar durch verschiedene Einnahmen auf 50 343 £, war aber noch um 62 726 £ niedriger als das Erforderniss zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen. Der Fehlbetrag erhöhte sich infolgedessen im ganzen auf 233 936 £. Der Verkehrsrückgang entfiel besonders auf Kohlen, für welche die Tarife sehr ermässigt wurden und auf Zucker. Die Ausgaben wurden wesentlich herabgedrückt, besonders bezüglich der Schwellenunterhaltung, aber es ist wenig wahrscheinlich, dass die Gesellschaft diese Ersparnisse fortsetzen kann. Das Abkommen mit der Mexikanischen Eisenbahn ist kaum imstande, die verderblichen Wirkungen des wilden Wettbewerbs, den ihnen die beiden anderen Gesellschaften machen, auszugleichen.

José Mora hat die Konzession für eine Eisenbahn von Tonala am Stillen Ozean über Cintalapa, Jiquipilas und Ocosocuantla nach Tuxta Gutierrez und Chapa de Corzo (etwa 273 km) erhalten. Die Unternehmer Detwiler in Chicago haben die Konzession für eine Bahn von Tehuantepec nach der Grenze von Guatemala, die mit einer Beihilfe von 5 000 000 D. verbunden ist, erhalten.

Die Mexikanische Centralbahn hat mit der Regierung einen Vertrag abgeschlossen, durch den sie sich verpflichtet, ihre Guadalajaralinie bis Ameca und Tequila im Staate Jalico zu verlängern; die Amecastrecke ist bis Ende Juni 1897, die Tequilastrecke bis Ende Dezember 1898 fertigzustellen. Die Bundesregierung zahlt eine Beihilfe von 10 000 D. für 1 km; ausserdem hat sich der Staat Jalico zu einer Beihilfe verpflichtet.

Der Senat hat am 13. Dezember 1895 die Konzession für den Bau von Eisenbahnen, welche die Staaten Vera-Cruz und Oaxaca, sowie den Staat Guadalajara mit dem Stillen Ozean in Verbindung setzen sollen, ferner am 14. Dezember 1895 die Konzession für Eisenbahnen im Bundesbezirk, sowie in verschiedenen Staaten der Republik genehmigt. Die Abgeordnetenkammer hat am 16. Dezember 1895 die an Enrique A. Munoz de la Camara ertheilte Konzession für eine Eisenbahn zwischen den Staaten Durango und Chihuahua genehmigt. Für die an Luis Garcia Teruel in Puebla konzessionirte Bahn von Puebla nach Palizada am Stillen Ozean ist der Entwurf veröffentlicht worden. Der Präsident der Republik hat am 18. Dezember 1895 den mit Thomas Phillips abgeschlossenen Konzessionsvertrag bezüglich einer Eisenbahn von der Stadt Durango nach dem Hafen Mazatlan bestätigt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 14. Februar d. J. wird die im Bahnhofe Ostrowo an die Königlich Preussische Staatsbahn (Direktion Posen) anschliessende normalspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit den Stationen Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce (unweit Kalisch) für den gesammten Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung der Güter erfolgt nach dem Lokaltarife, welcher vom Bahnverwalter in Skalmierzyce für 75 ₰ bezogen werden kann. Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer ist der Spediteur Hamelok in Skalmierzyce.

Breslau, den 10. Februar 1896. (361)
Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Co. in Stettin.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindungsbahn in Wien wird die an der Linie Eisenbrod-Tannwald gelegene Station Tannwald vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Tannwald-Schumburg führen.

Berlin, den 18. Februar 1896. (362)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Die zur Zeit gültigen Hefte 1 und 2, sowie der Theil II des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Südwestdeutschen Verbande werden mit dem 1. April d. J. aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt.

In dem neuen Theil II und dem Tarifheft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn andererseits treten wesentliche Aenderungen nicht ein. Dagegen wird das Tarifheft 2 für das Badisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr insofern von dem alten Tarifheft abweichen, als nicht mehr die Entfernungen des Gütertarifs für die Berechnung der Beförderungspreise maassgebend sind, sondern die Frachtberechnung nach den Entfernungen der auf den einzelnen Bahnen wirklich durchfahrenen Strecken erfolgt. Den dadurch eintretenden Frachterhöhungen steht die Gewährung der freien Wahl der verschiedenen Beförderungswege zur Sicherung der besten Zugverbindungen gegenüber. Innerhalb der einzelnen Bahnen werden nach wie vor gewisse Umwege, die besonders erkenntlich gemacht sind, zugelassen.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[2] der letzteren genehmigt worden. Weitere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 16. Februar 1896. (363)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Auf Seite 9 des am 1. März 1896 zur Einführung gelangenden Nachtrags III zu Theil II Heft 7 des Verbands-Gütertarifs sind die für den Verkehr zwischen Prag Staatsbhf. einerseits und den Stationen Lörrach und Radolfzell anderseits vorgesehenen Eilgutfrachtsätze zu 19,30 bezw. 16.54 ℳ für 100 kg zu streichen.
München, im Februar 1896. (364)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Hornberg der Badischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn aufgenommen.
Strassburg, den 15. Februar 1896. (365)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost - Westlicher Vieh- usw. Verkehr. Die im Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif vom 1. Oktober 1895 enthaltenen Frachtsätze für die Station Kempen (Güterbahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Posen kommen mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab auch für die Station Kempen B. W. E. der Breslau-Warschauer Eisenbahn in dem obenbezeichneten Verkehre zur Anwendung.
Berlin, den 19. Februar 1896. (366)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr mit der Nebenbahn Hansdorf-Priebus. Am 20. Februar d. J. gelangen von Nieder-Ullersdorf nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmesätze für gebrannte Steine zur Einführung, welche sich um 4 ₰ für 100 kg höher stellen als die für Hansdorf im Ausnahmetarif 5a des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifs bestehenden Sätze.
Breslau, den 18. Februar 1896. (367)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. und Koks zum Hochofenbetrieb. Für die Stationen Schmalkalden und Unterwellenborn des Direktionsbezirks Erfurt treten am 25. d. Mts. anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Essen, den 19. Februar 1896. (368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für alle an der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) umzuschlagenden Sendungen wird vom 10. April d. J. ab neben der tarifmässigen Fracht für Cosel (Oderhafen) eine Verschiebegebühr von 50 ₰ für den Wagen erhoben werden.
Kattowitz, den 19. Februar 1896. (369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der im Binnen-Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 5 (Eisenschlacken) wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr zwischen Wilhelmsbrück und Kempen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Oels, 18. Februar 1896. (370)
Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Strecke Dillenburg - Oberscheld der Scheldethalbahn mit den Haltepunkten Adolfshütte, Niederscheld und Oberscheld (Prinzkessel) auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.
Derselbe beschränkt sich auf die III. Wagenklasse.
Die Personen- und Gepäckabfertigung auf den genannten Haltepunkten erfolgt durch den Zugführer.
Frankfurt a/M., den 15. Febr. 1896. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn. Am 1. November 1895 ist für den Binnenverkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, in Kraft getreten.
Die in demselben aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[2] genehmigt worden.
Finsterwalde, den 18. Februar 1896.
Die Direktion. (372)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 10.)
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 17. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Februar 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahn-Kongresse in London. (Schluss.)
Aus dem Deutschen Reich:
Aus dem Reichstage.
Aus dem Preuss. Abgeordnetenhause: Berathung des Eisenbahnetats.
Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.
Betriebseröffnungen.
Eröffnung, bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen im Güterverkehr.
Vorarbeiten.
Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.
Berliner Stadt- und Ringbahn- und Berliner Vorortverkehr.
Ausnahmetarife für Obstlieferungen.
Tarif für Schlesische Steinkohlen im Verkehr nach Stettin loco.
Wagenverkehr mit der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen.
Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.
Riesengebirgsbahn-Ges. in Berlin.
Niederlausitzer Eisenbahn-Ges.
Kleinbahn Ihlekanal-Ziesar-Gross-Lübars.
Schmalspurbahn Tessin (G. m. b. H.)
Strassenbahnen.
Aus Frankreich:
Die Eisenbahndirektion im Ministerium der öffentl. Arbeiten.
Die Eisenb. und der Haushalt.
Betriebseröffnung.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Konzessionsertheilung.
Einfriedigung der Eisenbahnen.
Düngertarif.
Die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer.
Todtenschau.
Von der Balkan-Halbinsel:
Türkei. Rumänien.
Serbien. Bulgarien.
Die Transsibirische Eisenbahn.
Verschiedenes:
Schmalspurbahnen in Russland.
Todtenschau:
W. S. Ssumarókow †.
Personalnachrichten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahn-Kongresse in London.

(Schluss aus Nr. 16.)

Es ist nicht uninteressant, an dieser Stelle einen Rückblick auf die Dimensionirung und die Gewichte der Schnellzugswagen vor 20 bis 25 Jahren zu werfen. Petzholdt's „Studien über Transportmittel auf Schienenwegen“ bieten in ihrem Anhange, der eine „Beschreibung der zu Wien 1873 ausgestellten Eisenbahntransportmittel“ enthält, zu einem solchen Vergleiche einiges verwerthbare Material. Belgien hatte damals einen Salonwagen mit Schlafeinrichtung, auf 6 Rädern laufend, mit 10,45 m Länge, 2,50 m Breite und 13 t Leergewicht exponirt; J. Rathgeber in München hatte einen zweiachsigen Personenwagen I. und II. Klasse ausgestellt, der 7,23 m lang, 2,58 m breit und 10,5 t schwer war; ein Personenwagen I. und II. Klasse der Oesterreichischen Nordwestbahn hatte eine Länge von 8,12 m, eine Breite von 2,94 m und ein Gewicht von 8,70 t; die „Compagnie Internationale des Wagons-lits“ zeigte ihre Schlafwagen von 7,70 m Länge und 2,70 m Breite; sie wogen rund 11,30 t; die Personenwagen I. Klasse mit Schlafeinrichtung aus der Waggonbaufabrik in Simmering bei Wien waren 7,90 m lang, 2,60 m breit und 11,50 m schwer. Petzholdt erwähnt auch der Amerikanischen, auf Drehgestellen ruhenden Durchgangswagen, deren Kastenlänge zwischen 12 und 18 m, deren Breite zwischen 2,30 und 3,21 m variirt; man ist also schon damals in Amerika mit der Längendimensionirung der Wagen sehr weit gegangen. Die ersten für die Hessische Ludwigsbahn erbauten Wagen System Heusinger von Waldegg waren nach der eben citirten Quelle 8,02 m lang, 3,00 m breit und ruhten auf zwei Achsen; das Gewicht der Wagen ist leider nicht angegeben, doch entnehmen wir einer Tabelle über die Belastungsverhältnisse für die Personenwagen nach dem Englischen und Amerikanischen Systeme, dass das Eigengewicht der zu jener Zeit auf den Europäischen Bahnen laufenden Personenwagen 12 t nicht überschritt. Wenn man berücksichtigt, dass die Zahl der in einem Schnellzuge laufenden Wagen und auch die Geschwindigkeit der Züge seit jener Zeit eine grössere geworden ist, dann erkennt man erst, in welchem Grade sich die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von 25 Jahren gesteigert haben.

Eintheilung der Wagen, Anzahl der Achsen.

Die Eintheilung der Wagen steht selbstverständlich in einem gewissen Zusammenhange mit der Länge derselben. Sonach variirt auch die Zahl der Abtheile bei den Bahnen in hohem Grade. 3 bis 5 Abtheile finden sich am häufigsten, so in Oesterreich-Ungarn, Italien, in der Schweiz — wo übrigens auch Wagen mit nur 2 Abtheilen verkehren —, in Spanien, Rumänien, Serbien. Die Deutschen, Französischen, Russischen, Belgischen und Holländischen Schnellzugswagen zählen 4 bis 7 und selbst 8 Abtheile; auf den Englischen Bahnen laufen auch Wagen mit 10 Abtheilen. Doch stehen hier zumeist Wagen mit 4 bis 6, vereinzelt solche mit 3 und selbst 2 Abtheilen im Verkehre. Die Indischen Bahnen führen Wagen ohne Abtheile — es sind dies zumeist solche III. Klasse — aber auch solche mit 2 bis 12 Abtheilen.

Die Verbindung der Abtheile untereinander erfolgt entweder durch Seiten- oder Mittelgänge. Man kann nach Park's Bericht nicht aussprechen, ob dieses oder jenes System sich derzeit grösserer Sympathien und grösserer Anwendung erfreut. In Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, in der Schweiz und in Serbien haben sich beide eingebürgert, obwohl vielleicht eine gewisse fortschreitende Anwendung des Seitenganges auf einzelnen Bahnen — namentlich in neuerer Zeit — bei detaillirter Betrachtung der einschlägigen Verhältnisse konstatirt werden könnte. Auf den Russischen und Rumänischen Eisenbahnen besitzen die Wagen I. und II. Klasse Seitengänge, während die Wagen III. Klasse Mittelgänge aufweisen. Die Belgischen und Holländischen Schnellzugswagen haben lediglich Seitengänge; diese finden sich ebenfalls auf den Französischen Bahnen und u. a. auch auf den Eisenbahnen Australiens und Neu-Seelands. Die Schnellzugswagen der Nordamerikanischen Eisenbahnen, welche den Reisenden alle Bequemlichkeiten eines Ozeandampfers oder eines grossen Hotels bieten, sind mit einem Mittelgange ausgestattet, der von Wagen zu Wagen durch Laufbrücken oder Soufflets verbunden ist.

Toiletteräume werden fast in allen Ländern in den Schnellzugswagen angebracht, doch hat man vielfach solche nur in den Wagen I. und II. Klasse, wie dies z. B. in Oesterreich-Ungarn, Italien, Serbien usw. der Fall ist. In Deutschland haben die Wagen III. Klasse nur Wasserklosets, aber keine Toilette. Auf den Belgischen, Französischen, Holländischen, Russischen Eisenbahnen usw. befinden sich in jedem Wagen und zwar für jede Klasse besondere Toiletteräume. Bemerkenswerth erscheint, dass in einzelnen Eisenbahnländern auch der besseren, den Reisenden grössere Bequemlichkeit bietenden Ausstattung der III. Klasse erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet wird. In dieser Beziehung wäre Oesterreich-Ungarn insofern speziell hervorzuheben, als hier die Holzbänke der III Klasse einfache, mit Lederpolstern versehene Rücklehnen erhalten. An dieser Stelle sei auch der einstöckigen Wagen III. Klasse gedacht, die auf den Indischen Bahnen laufen; sie sind 17,91 m lang und können 180 Reisende aufnehmen.

Die Anwendung der Drehgestelle scheint sich bei den längeren Wagen mehr und mehr einzubürgern. Man findet Drehgestelle mit 2 und auch 3 Achsen. Wo von Drehgestellen kein Gebrauch gemacht wird, lagert man die Wagen auf 2 bis 3 Achsen, die radial einstellbar konstruirt sind. In Amerika sind Drehgestelle fast allgemein in Anwendung; sie werden mit 4 bis 6 Rädern erbaut, die zumeist aus Schalenguss hergestellt und mit Stahltyres versehen sind; statt der Schalengussscheiben werden in neuerer Zeit auch vielfach Papierscheiben verwendet. Als Material für die Achsen dient fast ausnahmslos Stahl; nur in Neu-Seeland und in den Vereinigten Staaten Nordamerikas werden sie aus Schmiedeeisen erzeugt. Park gibt nähere Daten über die Konstruktion der Achsbuchsen, sowie über die Dimensionirung der Achsschenkel und über die Grösse des Achsbuchsendruckes; doch wollen wir hier auf diese Details, welche doch zunächst nur den Fachmann interessiren, nicht näher eingehen.

Beleuchtung der Wagen.

Dieselbe erfolgt in der überwiegenden Mehrzahl der betrachteten Fälle mit Oel oder komprimirtem Oelgas. In Russland werden die Wagen in der Regel noch durch Kerzenlicht erhellt. Die elektrische Beleuchtung bricht sich nur sehr langsam Bahn und befindet sich vorwiegend noch im Versuchsstadium. In Oesterreich hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die elektrische Beleuchtung mit Akkumulatoren von 32 stündiger Brenndauer für einige Schnellzugswagen adaptirt.*) In Italien und Russland werden Versuche mit elektrischer Wagenbeleuchtung durchgeführt. Die Wagen der Jura-Simplonbahn zeigen elektrisches Licht, das von den in jedem Wagen befindlichen Akkumulatoren geliefert wird; eine ähnliche Anordnung findet man bei den elektrisch beleuchteten Schnellzugswagen der Aegyptischen Bahnen, während bei den Zügen der Kaplandbahnen in Afrika die Akkumulatoren für das elektrische Licht in einem besonderen Lastwagen untergebracht sind. Auf den Bahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas laufen viele elektrisch beleuchtete Wagen, doch wird das Brennöl weit mehr durch das Leuchtgas, als durch die Elektrizität verdrängt. In England, wo neben dem komprimirten Oelgas auch noch die in der Decke des Wagens untergebrachten Oellampen zu finden sind, haben einige Bahnen die elektrische Beleuchtung zur Anwendung gebracht, ohne aber rasche Nachahmung zu finden. Die bisher gewonnenen Ergebnisse scheinen eben in Bezug auf Einfachheit und Oekonomie nicht vollkommen zu befriedigen und sohin auch zu einer grösseren Anwendung um so weniger anzuregen, als die elektrische Beleuchtung noch in steter, rascher Entwickelung begriffen ist und mithin jede Eisenbahnverwaltung vor der Gefahr steht, kostspielige Investitionen für eine Anlage zu opfern, welche in kurzer Zeit vielleicht schon veraltet ist und sich unzulänglich und unzweckmässig erweist.

*) Siehe hierüber: Alfred Birk, Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien, 1894, S. 363.

Beheizung der Wagen.

Das alte, für das reisende Publikum so unangenehme System der Wagenbeheizung mit Wärmeflaschen findet sich bei Schnellzügen nur noch in Italien, Spanien und Frankreich vor. Auf den Französischen Eisenbahnen scheint man sich von ihm schwer lossagen zu können, denn hier unterzieht man es noch immer durchgreifenden Modifikationen; so füllt man daselbst die Wärmeflaschen in neuerer Zeit mit essigsaurem Natron, das sich gut bewähren soll; daneben findet allerdings auch die Beheizung mit Kohlenbriketts und mit sogenannten „Thermosyphons“, bei denen die Erwärmung durch warmes Wasser und Dampf ohne Druck erfolgt, allmählich Eingang. In den übrigen Eisenbahnländern gewinnt die Dampfheizung immer festeren Boden. In Oesterreich, Ungarn, Italien, Rumänien, auf den Preussischen Staatsbahnen steht sie unumschränkt in Anwendung bei den schnellfahrenden Zügen. Die Russischen Schnellzugswagen werden dagegen noch vielfach auch durch Warmwasserheizung erwärmt. Die Englischen Eisenbahnverwaltungen studiren die Frage der Wagenbeheizung seit längerer Zeit mit grosser Sorgfalt; die bisher verwendeten Wärmeflaschen, welche mit heissem Wasser oder essigsaurem Natron gefüllt sind, kommen allmählich ausser Gebrauch, obwohl gerade das letztgenannte Material gute Ergebnisse liefert, und zwar insofern, als es die Flaschen durch 6 Stunden in entsprechend warmen Zustande erhält. Verschiedene andere Systeme, bei welchen die Erwärmung durch langsame Verbrennung von präparirten Holzkohlenstücken erfolgt, wurden versuchsweise, jedoch ohne den gehofften Erfolg eingeführt. Viele Salonwagen werden mittelst kleiner Warmwasserrohre erwärmt, die mit einem im Dienerabtheil des Wagens aufgestellten Ofen in Verbindung stehen; für die gewöhnlichen Schnellzugswagen eignet sich dieses System nicht. Gegenwärtig sind nun auch in England einzelne Bahnverwaltungen zu der Dampfheizung übergegangen und haben mit derselben nach Park's Angabe sehr gute Resultate erzielt. In den wärmeren Ländern, so in Aegypten, Australien, zum Theil auch in Afrika, ferner in Indien, sind Beheizungseinrichtungen überhaupt nicht nothwendig; im Gegentheil, auf einigen Linien des Indischen Bahnnetzes sind die Schnellzugswagen mit Kühlapparaten ausgestattet.

Bremseinrichtungen.

Die Westinghousebremse hat sich wohl die Mehrzahl der Eisenbahnen erobert; sie steht — zumeist in Verbindung mit Alarmsignalen — in Deutschland, Italien, Russland, Belgien, Holland, in der Schweiz, in Rumänien, in Amerika und

Australien fast ausnahmslos in Anwendung. Die Oesterreichischen Eisenbahnen haben die einfache Hardybremse acceptirt, und nur bei internationalen Zügen hat die Carpenterbremse mit komprimirter Luft Eingang gefunden. In England findet sich die automatische Vacuumbremse neben der automatischen Luftdruckbremse System Westinghouse. In Frankreich herrscht weniger Einheitlichkeit; hier bedient man sich der Bremsen von Wenger, Westinghouse, Westinghouse-Henry und Smith-Hardy. Letzteres Bremssystem steht auch auf den Spanischen Eisenbahnen in Gebrauch. Ausschliessliche Verwendung findet die Vacuumbremse in Serbien, Indien und Aegypten. Uebrigens laufen auch in manchen Ländern noch vereinzelt Schnellzüge, die nur mit Spindelbremsen ausgestattet sind, so in der Schweiz, in Serbien, in Neuseeland.

Verschiedenes.

Zur Verständigung des Zugpersonals durch die Reisenden oder des ersteren unter einander im Falle einer Gefahr für den Zug oder die Passagiere dienen elektrische Interkommunikationssignale und die sogenannte Signalleine. Die ersteren haben sich in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, England und Frankreich fast allgemein eingebürgert. In manchen Ländern, wie in Russland, Serbien usw., steht dagegen ausnahmslos die Signalleine in Anwendung. Zur Schmierung der Achslager dient bei den Schnellzugswagen in der weitaus überwiegenden Mehrzahl der betrachteten Fälle vegetabilisches Oel, das zumeist durch den unteren Theil der Achsbuchsen eingebracht wird; die Einbringung des Oels von oben wird seltener angewendet. Der Gebrauch fester Schmiere findet bei Schnellzügen nur ganz vereinzelt statt.

Zum Schlusse dieser Abhandlung seien noch auf Grund einer sehr eingehenden Uebersicht, welche Park seinem Berichte anschliesst, einige Mittheilungen über das Gewicht der Schnellzüge und über deren Reiseverhältnisse gegeben.

Auf den Englischen Eisenbahnen erreichen die Schnellzüge ein Gewicht bis zu 190 t; die leichtesten Züge — 60 t — laufen auf der Lancashire and Yorkshire Railway; die Züge bestehen aus 12—14 Wagen, jene der eben genannten Eisenbahn aus nur 3 Wagen. Die von den einzelnen Zügen durchlaufenen Strecken sind ausserordentlich verschieden; sie variiren zwischen 63,5 und 1 118 km; die längste ohne Aufenthalt zurückgelegte Strecke findet sich auf der Manchester, Sheffield and Lincolshire und auf der Midland Railway; sie beträgt 124 Englische Meilen = 199,5 km. Die kürzeste Strecke, welche ein Schnellzug ohne Aufenthalt passirt, misst 24 Englische Meilen = 38,5 km; sie liegt auf den Hochlandsbahnen Schottlands.

Die Schnellzüge der Französischen Bahnen sind ungleich schwerer; hier finden wir — z. B. auf der Ostbahn — Schnellzüge von 264,41 t Gewicht. Auch die Reisestrecken sind durchschnittlich grössere; sie liegen zwischen 180 und 1 121 km; dagegen sind die ohne Aufenthalt durchlaufenen Strecken nicht unwesentlich kleiner; ihre Längen überschreiten nicht 167 km; allerdings ist die mittlere, aufenthaltslos passirte Strecke nicht unter 47 km. In Oesterreich laufen die schwersten Schnellzüge auf der Nordbahn (193,22 t); die von den Zügen zurückgelegten Strecken sind sehr bedeutende (710 bis 1 520 km); ohne Aufenthalt werden dagegen verhältnissmässig kurze Strecken durchlaufen; die grösste Länge beträgt 100 km. Von Italien und Deutschland liegen nur sehr unvollständige Angaben vor. Die Schnellzüge der Belgischen Staatsbahnen wiegen 111,865—203,392 t; sie bestehen aus 7—10 Wagen, verkehren auf 531—717 km und durchlaufen Strecken von 68 km ohne Aufenthalt. Bei der Jura-Simplonbahn bestehen ganz ähnliche Verhältnisse, nur sind die Reisestrecken der Züge wesentlich kürzere (150—300 km). Von den übrigen Eisenbahnen, über welche Park's Bericht nähere Aufschlüsse gibt, sind nur noch jene der Vereinigten Staaten bemerkenswerth. Das Gewicht der Schnellzüge variirt auf den 3 Pacificbahnen (Missouri, Union und Southern Pacific) zwischen 370 und 457 t; die Reisestrecken sind — für Europäische Begriffe — ganz aussergewöhnlich lange; die Schnellzüge der Missouri Pacificbahn verkehren auf 1 609 km, jene der Union Pacificbahn auf 37 036 km; dagegen weisen die ohne Aufenthalt durchlaufenen Strecken bescheidene Längen auf; sie betragen im Maximum auf jener 80, auf dieser 104 km; das Mittel liegt wesentlich tiefer.

A. B.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

In der Sitzung des Reichstags vom 21. d. Mts. gelangte der Etat der Reichseisenbahnen (vergl. Nr. 97 S. 865, Jahrg. 1895 d. Ztg.) zur Berathung.

Auf eine Anfrage der Abg. Dr. Lingens, welchen Einfluss die neuesten Maassregeln, z. B. die Einstellung der Gütertransporte, auf die Sonntagsruhe gehabt hätten, erwiderte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

M. H.! Die Sonntagsruhe ist auf den Reichseisenbahnen bezüglich des Güterverkehrs vollständig durchgeführt; es wird Sonntags nur noch ein Güterzug befördert von Belgien nach Basel; im übrigen ruhen Sonntags die Güterzüge, und bei diesem System wollen wir auch nach den gemachten Erfahrungen verbleiben, was natürlicher Weise nicht ausschliesst, dass in Zeiten ausserordentlichen Verkehrsandranges, in Zeiten, wo es gilt, den Wagenumschlag thunlichst zu beschleunigen, Ausnahmen gemacht werden müssen. Ich kann hinzusetzen, dass auch auf den Preussischen Staatsbahnen das gleiche System mit Erfolg durchgeführt ist, dass allerdings zur Zeit des Wagenmangels, den wir im September und Oktober gehabt haben, die Sonntagsruhe für einen Theil der Züge hat aufgegeben werden müssen, sofort aber wieder eingeführt worden ist, nachdem normale Zustände wieder eingetreten sind.

Ich kann Herrn Dr. Lingens auch mittheilen, was ja jedes Jahr geschehen ist, welche Wirkung auf die einzelnen Kategorien des Personals die Einführung der Sonntagsruhe gehabt hat. Es haben vom Büreaupersonal durchschnittlich an jedem Sonn- oder Feiertag den ganzen Tag Ruhe 80,79 %, ausserdem einen halben Tag 13,98 %. Beim Stationspersonal ist dieses Verhältniss nicht so günstig; es haben 33,49 % den ganzen Tag und 14,94 % den halben Tag, beim Fahrpersonal 42,50 % den ganzen Tag, 7,61 % den halben Tag, beim Streckenpersonal 41,75 % den ganzen Tag und 4,68 % den halben Tag, beim Expeditionspersonal 46,56 % und 17,79 %, beim Telegraphen- und Werkstättenpersonal 78,88 % und 2,99 % Sonntagsruhe gehabt. Ausserdem ist auch den an Sonntagen beschäftigten Beamten die Möglichkeit zum Kirchenbesuch gegeben; das ist geschehen beim Büreaupersonal bei 94 %, beim Stationspersonal bei 58 %, Fahrpersonal 50 %, Streckenpersonal 46 %, Expeditionspersonal 64 % und Telegraphen- und Werkstättenpersonal 81 %. Der Herr Abg. Lingens wird aus diesen Zahlen ersehen, dass die Ruhe an den Sonntagen für das gesammte Personal in erfreulichem Fortschritt begriffen ist.

Abg. Dr. Lingens: Die Mittheilungen sind sehr dankenswerth; es wäre aber erwünscht, zu erfahren, welchen moralischen und gesundheitlichen Einfluss die Sonntagsruhe auf die Beamten ausgeübt hat.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

M. H.! Dass die Sonntagsruhe in sanitärer und moralischer Beziehung gut wirkt, davon bin ich überzeugt; indessen die Statistik lässt mich in dieser Beziehung völlig im Stich. Ich glaube auch, dass die Beamten es sehr ungern sehen würden, wenn wir in der Beziehung eine Statistik über sie aufnähmen. Die Unzufriedenheit unter den Beamten hat ganz andere Gründe, die ich hier nicht auseinandersetzen will, um nicht zu später Stunde noch eine grosse Debatte hervorzurufen. Ich glaube, die meisten Herren im Hause kennen diese Gründe ebensogut wie ich.

Abg. Freiherr von Stumm hält auch dafür, dass die Sonntagsruhe moralisch und gesundheitlich gut wirke, das könne er aus persönlicher Erfahrung bestätigen.

Im übrigen werden die dauernden Ausgaben ohne Debatte bewilligt.

Unter den einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats sind 8 500 000 *M.* für Vermehrung der Betriebsmittel ausgeworfen: zur Beschaffung von Lokomotiven und namentlich von Personen- und Güterwagen, die auf den Reichseisenbahnen nicht in genügender Zahl vorhanden sind. Diese Ausgaben sowie die einmaligen Ausgaben des ausserordentlichen

Etats — 2 853 500 ℳ für den Ausbau neuer Bahnen und zweiter Geleise — werden ohne Debatte bewilligt.

Beim Etat des Reichs-Eisenbahnamts regt

Abg. Dr. Hammacher die Abänderung des Art. 10 der Berner Frachtkonvention an, damit die Schwierigkeiten beseitigt würden, welche durch die Maassregeln der Russischen Zollverwaltung entstanden seien.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Schulz erklärt, dass die Frage auf die Tagesordnung der nächsten internationalen Versammlung gesetzt werden solle und zwar auf Grund eines Deutschen Antrags, der von den Interessenten gebilligt und von der Oesterreichischen Regierung unterstützt sei.

Der Etat wird genehmigt.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause: Berathung des Eisenbahnetats.

Im Abgeordnetenhause kam am 22. d. Mts. der Eisenbahnetat*) zur Berathung, welche der Herr Minister Thielen mit einer längeren Rede einleitete. Er begann mit einer Erläuterung des Ueberschusses für das Jahr 1894/95, der sich auf 14 Millionen Mark gegen die Etatsansätze beläuft. Die Verkehrseinnahme für das laufende Jahr schätze er auf 1 005 Millionen Mark, das sind 24 Millionen Mark mehr, als im Etat gerechnet sind. Damit hätte zum ersten Mal die Bruttoeinnahme der Staatseisenbahn-Verwaltung eine Milliarde überschritten, worin zugleich die gedeihliche Entwickelung von Handel und Industrie zu Tage trete. Diese Steigerung der Einnahmen ist um so erfreulicher, als, wie der Minister mittheilte, gleichzeitig sich das Verhältniss von Einnahme zu Ausgabe, der Betriebskoeffizient, zu Gunsten der Einnahmen erheblich geändert hat; 1891/92 standen die Ausgaben zu den Einnahmen im Verhältniss von 65 zu Hundert; für 1895/96 hat sich der Betriebskoeffizient um 8,5 auf 56,49 % vermindert, ein Beweis für die Sparsamkeit, welche in der Eisenbahnverwaltung geübt wird. Mit Befriedigung wurde das Versprechen aufgenommen, dass die in ihren Gehältern noch zurückgesetzten Beamtenkategorien in nicht allzu ferner Zeit eine Aufbesserung erfahren sollen, und dass bei aller Sparsamkeit das Nöthige geschehen würde, um das rollende Material dem Verkehrsbedürfniss und der Betriebssicherheit entsprechend zu ergänzen. In dem zweiten Theil seiner Rede äusserte sich der Minister mit Genugthuung über die Ergebnisse der Reform der Eisenbahnverwaltung, welche am 1. April 1895 in Kraft trat und nur durch die äusserste Kraftleistung vom höchsten bis zum untersten Beamten herab durchgeführt werden konnte. Trotzdem das Staatseisenbahnnetz um 2 500 km zugenommen habe, seien jetzt 3 200 Beamte weniger als früher. Noch manche Verbesserung sei nöthig, insbesondere bei den Büreaueinrichtungen; „mit Hilfe des Finanzministeriums“ werde sich auch dies erreichen lassen. Zu Eingang seiner Rede hatte der Eisenbahnminister auf die neuen Vorschriften hingewiesen, nach welchen im Gegensatz zu früheren Jahren der Etat aufgestellt worden; zum Schluss seiner Rede kam er darauf zurück und theilte mit, dass auch die Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen das Preussische Schema eingeführt habe. Wir müssen uns für heute auf dieses kurze Referat über die Rede des Herrn Minister Thielen beschränken, einen weiteren Bericht uns vorbehaltend.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

Unter Vorsitz des Herrn Eisenbahn-Direktionspräsidenten Kranold hielten am 13. und 14. d. Mts. die Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten in Berlin die üblichen Februarsitzungen ab. Nach Spezialtarif I wurden verwiesen: 1. ausländisches Rohr, 2. Pflanzenleim (Schlichte), 3. Samen und Sämereien, nicht besonders genannt; nach Spezialtarif II: 1. Graphit, 2. Selenschlamm, 3. Naphtalin, gereinigt, 4. Schleif-, Polir- und Sägemittel; nach Spezialtarif III: 1. Lederkohle, 2. Graphiterde, roh, krystallinisch, 3. altes abgängiges Papier und alte abgängige Pappe (jedoch nicht Fabrik-Ausschusspapier), 4. Baurit, 5. Abfall von Platten und Blechen, 6. Holzplättchen-Deckengewebe, 7. Kalialaun im Falle der Ausfuhr, 8. Naphtalin, roh; nach der II. Stückgutklasse: 1. Samen und Sämereien, 2. Schlempe, 3. Emballagen in Kisten verpackt. Gedeckt zu fahren sind: 1. Asphaltpappe, 2. Pflanzenleim, 3. Schleif-, Polir- und Sägemittel. — Die nächste Sitzung soll am 18. Juni d. J. in Mainz stattfinden. Am 12. d. Mts. hatte in besonderer Sitzung unter der Leitung des Geheimen Kommerzienrath Frentzel-Berlin der Ausschuss der Verkehrsinteressenten die Tagesordnung der Plenarsitzung vorberathen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. März dieses Jahres wird die 5,4 km lange Bahnstrecke Dillenburg-Oberscheld der bisher ausschliesslich dem Güterverkehr (für bestimmte Interessenten) dienenden Scheldethalbahn, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands Anwendung finden, mit den Haltepunkten Adolfshütte (ab Dillenburg 1,4 km), Niederscheld (2,2 km) und Oberscheld (Prinzkessel) (5,4 km), auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Personen- und Gepäckabfertigung auf den genannten Haltepunkten erfolgt durch den Zugführer.

*) Siehe Nr. 15, S. 131 d. Ztg.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Betzdorf-Daaden zwischen Grünebach und Niederdreisbach belegenen Haltestelle Schutzbach, welche sich bisher im Güterverkehr nur auf Wagenladungssendungen erstreckt haben, sind seit dem 20. d. Mts. auch auf Eil- und Fracht-Stückgutsendungen erweitert.

Direktionsbezirk Hannover. Am 20. d. Mts. ist der 2,9 km von Brackel (Hannover) und 3,0 km von Wulfsen an der Strecke Lüneburg-Buchholz neu hergestellte Haltepunkt Tangendorf eröffnet worden. Gepäck kann auf dem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Tangendorf ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Tangendorf ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäckabfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Schliessung von Stationen im Güterverkehr.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab wird die Haltestelle Langenfelde für den Stückgutverkehr geschlossen.

Vorarbeiten.

Der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Busendorf nach Merzig und Dillingen bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I vom 1. April 1895.

Am 1. April d. J. tritt ein Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher neben einigen bereits früher in Geltung gesetzten Bestimmungen Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 11 und 30 der Verkehrsordnung, betreffend Schulfahrten und als Gepäck aufgegebene Hausirerwaaren enthält. Diese Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berliner Stadt- und Ringbahn- und Berliner Vorortverkehr.

Am 1. April d. J. treten zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr (gültig vom 1. April 1895) neue Preistafeln in Kraft. Hierdurch erfährt der Berliner Vorortverkehr umfangreiche, zum grössten Theil bereits im Verfügungswege eingeführte Verkehrserweiterungen. Ferner kommen infolge Neuberechnung der Preistafeln neben einer grossen Anzahl Preisermässigungen auch unerhebliche Erhöhungen der bisherigen Preise zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen vom 15. März d. J. ab das Auskunftsbüreau (Bahnhof Alexanderplatz), die Auskunftsstelle Anhalter Bahnhof hier und sämmtliche Fahrkarten-Ausgabestellen der Stadt-, Ringbahn- und Vorortstationen. Die neuen Preistafeln — das Stück zu 30 ₰ — können durch die vorbezeichneten Ausgabestellen bezogen werden.

Ausnahmetarife für Obstlieferungen.

In der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 19. d. Mts. wurde der Antrag der Abgeordneten Knebel und Genossen:

„Die Regierungen zu ersuchen, Eisenbahn-Ausnahmetarife für Obstlieferungen aus den wichtigsten Erzeugungsgebieten nach den Hauptabsatzgebieten Berlin und Hamburg sowie nach den Industriegebieten einzuführen“

nach kurzer Debatte abgelehnt.

Tarif für Schlesische Steinkohlen im Verkehr nach Stettin loco.

Nach Beschluss des Königlich Preussischen Staatsministeriums vom 15. d. Mts. wird der Tarif für Schlesische Steinkohlen im Verkehr nach Stettin loco auf die Sätze des Stettiner Kohlen-Ausfuhrtarifs ermässigt werden, um dort und in dem Küstengebiet die einheimische Steinkohlenindustrie wirksamer zu unterstützen in ihrem Wettbewerb mit der Englischen Kohle, deren Einfuhr in das Gebiet der Oderhäfen im letzten Jahre eine bedeutende Steigerung erfahren hat. Die Maassregel wird (zunächst versuchsweise) am 1. März d. J. in Geltung treten.

Wagenverkehr mit der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen.

Die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen hat den Uebergang der Güterwagen auf die Ende dieses Monats zur Eröffnung kommende, von der Firma Lenz & Co. in Stettin betriebene Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen gestattet und die Haftpflicht gemäss § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung nach Ausstattung der gesellschaftlichen Fonds mit 75 603 *M.* die Vertheilung einer Dividende von 7,5 %, gegen 6 % im Vorjahre, in Vorschlag zu bringen.

Die Riesengebirgsbahn-Gesellschaft in Berlin
hat den Betrieb ihrer Bahn von Zillerthal nach Krummhübel der „Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft“ in Berlin, Wilhelmstrasse 86, übertragen.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Unter Mitwirkung der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft, Aktiengesellschaft, wurde am 18. d. Mts. die Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft mit einem Anlagekapital von 5 319 000 *M.* gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer vollspurigen etwa 72 km langen Nebenbahn von Lübben über Ukro und Alt-Herzberg nach Falkenberg. Die Herstellung erfolgt durch die Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwich & Co. in Berlin. Für das gesammte Anlagekapital, welches in 5 319 Stück gleichwerthige Stammaktien eingetheilt ist, haben die betheiligten Kreise auf die Dauer von 15 Jahren eine Dividendengarantie von 3,5 % übernommen.

Kleinbahn Ihlekanal-Ziesar-Gross-Lübars.

Dem Kreise Jerichow I im Regierungsbezirk Magdeburg, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Ihlekanal über Burg nach Ziesar und Gross-Lübars mit Abzweigung nach Lütgenziatz beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Schmalspurbahn Tessin, Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

In das Tessiner Handelsregister ist eingetragen worden Schmalspurbahn Tessin, Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer landwirthschaftlichen und gewerblichen Zwecken dienenden Kleinbahn von Tessin nach Stierow nebst Anschlussgeleisen und Nebenlinien, nämlich: Vilz-Thelkow, Stechow-Polchow-Gr. Ridsenow-Tessin-Zarnewanz und Stechow-Rensow-Vietschow. Die Dauer der Gesellschaft ist auf 50 Geschäftsjahre beschränkt. Das Stammkapital beträgt 192 500 *M.*

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, für das Jahr 1895 wiederum eine Dividende von 12,5 % zur Vertheilung zu bringen.

Elektrische Strassenbahn in Breslau. Der Rechnungsabschluss für 1895 ergibt einen Reingewinn von 424 068 *M.*, von welchem nach dem Beschlusse des Aufsichtsraths dem Erneuerungsfonds 85 000 *M.*, dem Amortisationsfonds 40 000 *M.*, dem Reservefonds 14 913 *M.* und dem Spezial-Reservefonds 10 000 *M.* überwiesen werden sollen. Für das Jahr 1895 wird die Vertheilung einer Dividende von 8 % (wie im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden. Auf der Tagesordnung der auf den 7. März d. J. einberufenen Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über die durch die Erhöhung des Grundkapitals bedingte Aenderung der Statuten.

Dresdner Strassenbahn. Der auf den 10. März d. J. einberufenen Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von 7,25 % für das Jahr 1895 (gegen 6,5 % im Vorjahre) vorgeschlagen.

Hannoversche Strassenbahn. In der am 15. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Antrag des Aufsichtsraths, das Grundkapital um 1 500 000 *M.* durch Ausgabe neuer Aktien (die von der Dresdner Strassenbahngesellschaft à 120 % übernommen wurden) zu erhöhen, mit allen gegen die 511 Stimmen eines Aktionärs angenommen. Ferner fand der Antrag des Aufsichtsraths: die Generalversammlung wolle beschliessen: „Vorstand und Aufsichtsrath werden ermächtigt, unter Lösung des jetzigen Pachtverhältnisses die sämmtlichen zu Hannover und in den Vororten belegenen Strassenbahnanlagen nebst zugehörigem Grundbesitz der Kontinental-Pferdebahn-Aktiengesellschaft für den Preis von 1 415 000 *M.* eigenthümlich zu erwerben“, die Genehmigung der Generalversammlung. Die Anlagen sollen am 1. April 1897 übernommen werden.

Magdeburger Strassenbahn. Der am 11. März d. J. stattfindenden Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von 6 % (wie im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Aus Frankreich.

Die Eisenbahndirektion im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Durch Erlass vom 18. Januar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Geschäftseintheilung für die Eisenbahndirektion im Ministerium festgesetzt:

I. Abtheilung der Konzessionen und des Haushalts der Eisenbahnen.

1. Büreau. — Allgemeine Fragen, betreffend den Bau der Eisenbahnen und betreffend die Konzessionen in Frankreich und Algerien. Vorarbeiten für die noch nicht für gemeinnützig erklärten Linien; Prüfung der allgemeinen Entwürfe; Gemeinnützigkeitserklärungen. Vorbereitung der Konzessions- und Verstaatlichungsurkunden; Aenderung der Konzessionsurkunden. Eisenbahnen in Algerien. Nebenbahnen. Lokalbahnen. Vorbereitung des Haushalts für den Eisenbahnbau. Ausgabe von Schuldverschreibungen durch die Haupt- und Lokalbahngesellschaften. Aufsicht über den Bau der auf Grund von Konzessionen des Staates hergestellten Werkbahnen. Konzession, Gemeinnützigkeitserklärung und Bau von Strassenbahnen.

2. Büreau. — Prüfung der Rechnungen der Gesellschaften. Angelegenheiten, betreffend die Regelung der Jahresbeträge, die Zinsengewähr, die Betheiligung des Staates an den Reinerträgen, die Anwendung der Verstaatlichungsbedingungen. Regelung der Beihilfen und Zinsengewähr bezüglich der Lokal- und Strassenbahnen. Finanzielle Statistik der Französischen Eisenbahnen. Gesetzsammlung. Veröffentlichungen über diese verschiedenen Dienstzweige.

II. Abtheilung der Bauten.

1. Büreau. — Neubaulinien der Nord-, Ost-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Bauten auf den in Betrieb befindlichen Linien dieser Netze, sowie der Grossen und Kleinen Gürtelbahn. Zweigbahnen und Anschlussgeleise von Fabrikanlagen. Anträge auf Verdoppelung der Geleise, sowie auf Herstellung oder Umwandlung von Bahnhöfen, Stationen, Haltestellen, Haltepunkten und Schienenübergängen. Beschwerden über die Kunstbauten und Anlagen der Eisenbahn. Rechtsstreitigkeiten bezüglich dieser Dienstzweige.

2. Büreau. — Neubaulinien der Staats-, Orléans-, Süd- und Korsischen Bahn. Bauten auf den in Betrieb befindlichen Linien dieser Netze. Für gemeinnützig erklärte und noch nicht konzessionirte Bahnen, Vorarbeiten und Bauten. Zweigbahnen und Anschlussgeleise von Fabrikanlagen. Anträge auf Verdoppelung der Geleise, sowie auf Herstellung oder Umwandlung von Bahnhöfen, Stationen, Haltestellen, Haltepunkten und Schienenübergängen. Beschwerden über die Kunstbauten und Anlagen der Eisenbahn-Rechtsstreitigkeiten bezüglich dieser Dienstzweige.

III. Abtheilung des Verkehrsdienstes.

1. Büreau. — Tarife für Eil- und Frachtgut, Personen und Waaren. Festsetzung des Tarifs der Nebengebühren, Ein- und Ausladung, Lagerung usw. Festsetzung des Ausnahmetarifs für sperrige Güter, Geld- und Werthsendungen, Vieh und feuergefährliche Gegenstände usw. Festsetzung der Beförderungsfristen. Prüfung der Wünsche und Beschwerden über die Anwendung der Tarife. Fragen bezüglich des Wettbewerbs der Französischen Bahnen mit anderen Verkehrswegen. Prüfung der ausländischen Bauten. Statistische Arbeiten über die Eisenbahntarife.

2. Büreau. Sendungen der öffentlichen Verwaltungen, Militärtarife, Kriegssendungen, Geldsendungen usw. Einzel- und Gesellschaftsbeförderung zu ermässigten Preisen. Betriebsverträge zwischen den Gesellschaften, Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken. Internationaler Schifffahrtsverkehr. Aeussere Dienstzweige der Gesellschaften (Omnibusse, Bestellung, Bestätterung, Anschlüsse, Weiterbeförderung). Internationale Verträge. Internationaler Eisenbahnkongress. Betrieb der Privat-Anschlussgeleise. Beseitigung von Ansteckungsstoffen aus den zur Viehbeförderung benutzten Fahrbetriebsmitteln. Beschwerden über den Mangel der dem Güterverkehr dienenden Betriebsmittel. Ruhegehalts-, Unterstützungs- und Vorsorgekassen für die Eisenbahnbeamten. Besondere Aufsicht über die Staatsbahnen.

IV. Abtheilung des technischen Betriebs und der Statistik.

1. Büreau. Ueberwachung des technischen Betriebs, Zustand des Bahnkörpers und der Betriebsmittel; Anwendung der Sicherheitsmaassnahmen; Beschwerden; Gang der Züge; Sonderzüge; Arbeiterzüge; Wünsche und Beschwerden über den Zugdienst; Betriebsordnung; Beförderungsordnung für gefährliche und ansteckende Gegenstände; Regelung der Uebergänge in Schienenhöhe; Bahnhofspolizei; Sicherheitskasten und Vorrichtungen. Unfälle; Uebertretungen der Eisenbahn-Polizeibestimmungen; gerichtliche Verfolgungen; Begnadigungsgesuche; Wegerechtsfragen (Absteckungen, Anpflanzungen und andere rechtliche Verpflichtungen); Verwaltungsstreit-Verfahren (Vertretung vor dem Staatsrath). Beziehungen der Eisenbahnbeamten zu den Gesellschaften. Arbeitsbedingungen der Beamten; Arbeit der Lokomotivführer und Heizer.

2. Büreau. Vereinigung und Zusammenstellung der statistischen Nachrichten über die Gesetzgebung, den Bau, den Betrieb und die finanzielle Lage der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, der Industriebahnen, der Privat-Anschlussgeleise, der Lokal- und Strassenbahnen; Vereinigung und Veröffentlichung der Französischen und ausländischen statistischen Urkunden, betreffend die Eisen- und Strassenbahnen; Ausführung und Berichtigung der Eisenbahnkarte.

Die Eisenbahnen und der Haushalt.

Unter diesem Titel hat der frühere Eisenbahndirektor im Ministerium, Colson, in der „Revue des deux Mondes“ eine Reihe von Aufsätzen veröffentlicht, aus denen wir nach dem „Journal des transports“ folgendes mittheilen: Die Schwierigkeit, die sich für den Staatsschatz aus seiner Betheiligung an den Eisenbahnen ergeben hat, beginnt seit den Verträgen von 1859, welche die heute so schwer auf dem Staatsschatz lastende Einrichtung der Zinsengewähr schufen. Das Netz wurde in das alte und neue geschieden; nur das neue war im Genuss der Zinsengewähr, während der Ertrag des alten in zwei Theile zerlegt wurde, von denen der vorbehaltene Ertrag (revenu réservé) zur Zahlung der Gewinnantheile diente, der abgegebene Ertrag (revenu déversé) dagegen das neue Netz auf Kosten des alten ernährte. Die Folgen waren bedeutend und noch jetzt fühlbar. Von dem Tage an, an welchem die Verträge von 1859 bestätigt waren, wurde der Kredit der Gesellschaften ein Theil des Staatskredits. So hat diese Mitwirkung des Staats seine Politik endgültig auf eine immer lebhafter und eindringender werdende Einmischung in die Eisenbahnangelegenheiten hingewiesen.

Das Gesetz vom 12. Juli 1865 erleichterte die Konzession von 9000 km Nebenbahnen; fast alle wurden unter zu lästigen Bedingungen von den Gesellschaften, deren Finanzlage sehr unsicher war, hergestellt. Man that noch mehr; das Kaiserreich im Jahre 1868 und die Nationalversammlung in den letzten Stunden ihres Bestehens erklärten in beklagenswerther Willfährigkeit eine grosse Anzahl von nicht einträglichen Linien, welche die grossen Gesellschaften nicht übernehmen wollten, für gemeinnützig. Aus diesen Linien, und zwar aus 10 kleinen Netzen, die keine Verbindung untereinander hatten, musste man im Jahre 1878 ein vorläufiges Staatsbahnnetz bilden, das ohne Zusammenhang und ohne Verkehrsgrundlagen, durchschnitten von den Linien der Orléansbahn, Ausläufer in die benachbarten Netze entsendete und eines vernünftigen und einträglichen Betriebes nicht fähig war. Das gegebene Beispiel wurde nur zu sehr befolgt. Der grosse Plan von 1879 nahm zunächst 4500 km in Aussicht, aus denen im endgültigen Gesetz 8600 km wurden. Der Schwindel vermehrte sich, je mehr die Ziffern wuchsen. Mit weiser Voraussicht hatte der Generalrath der Brücken und Strassen die kilometrischen Anlagekosten auf 250000 Frcs. geschätzt. In der Kammer wurde der Anschlag auf 200000 Frcs. herabgesetzt; niemand glaubte daran, aber es war ein Mittel, um die Zahl der in Aussicht genommenen Kilometer zu erhöhen, ohne scheinbar die Ausgaben heraufzuschrauben. Man erklärte zwar, dass die Ausführung der Linien der Lage der Finanzen untergeordnet bleibe; aber was nützte eine solche Verpflichtung, wenn es sich für einen so grossen Theil um Wahllinien handelte, deren Bau den Wiedereintritt in die Kammer für alle Anwälte sicherte, die unaufhörlich das allgemeine Interesse anriefen, wenn sie nur örtlichen Interessen dienten.

Im Jahre 1882 musste indessen der Staat die grossen Gesellschaften bitten, ihn aus seinen Verpflichtungen zu befreien; durch die Verträge von 1883 übernahmen sie die Einverleibung dieser Linien, die lästig zu bauen, ohne Nutzen zu betreiben waren und bezüglich deren der Staat anerkannte, dass er sie nicht zu gutem Ende führen könne. Die Gesellschaften verlangten dafür, dass der Staat ihren Antheilhabern den Ertrag gewährleiste, den sie in jenem Augenblick genossen. Man war um so mehr geneigt, ihnen diese Gewähr zu bewilligen, als der augenblickliche Wohlstand keineswegs Fehlbeträge erwarten liess, sondern den Glauben an Mehrwerthe herausforderte, deren schnelle Steigerung bald die Stunde herbeiführen sollte, wo der Staat in die Theilung der Reinerträge mit den Gesellschaften eintreten würde. Die Voraussicht verwirklichte sich nicht. Der Finanzkrach, die Reblaus, die Schutzzollpolitik und andere Plagen beeinträchtigten den allgemeinen Wohlstand, verminderten die erzeugende Kraft des Landes zugleich mit der Fähigkeit des Verbrauchs. Die Verkehrsunternehmungen verspürten es und fühlen es noch. Die Tarifermässigungen haben auch zur Verminderung der Einnahmen und zur Vermehrung der Ausgaben beigetragen und der Haushalt hat für die nicht vorhergesehenen Fehlbeträge zu sorgen. Was man als Reisender gewinnt, verliert man als Steuerzahler. Für die folgenden Jahre glaubt Colson eine grössere Steigerung der Einnahmen, als in dem seit Abschluss der Verträge verflossenen Zeitraum, vorhersagen zu können.

Betriebseröffnung.

Am 15. Januar d. J. ist die im Departement der Ardennen gelegene, bisher nur für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnete Lokalbahn le Tremblois-Rocroi auch dem Frachtgutverkehr übergeben worden.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Durch Verordnung vom 27. Januar d. J. ist die der Aktiengesellschaft von Vezin-Aulnoye konzessionirte Eisenbahn von der Eisengrube Homécourt nach der Eisenbahn Valleroy Moineville-Homécourt Joeuf für gemeinnützig erklärt worden.

Konzessionsertheilung.

Der Generalrath des Seinedepartements hat die Konzesssion für die Strassenbahn Houilles-Saint Ouen ertheilt. Diese Linie berührt nach dem Verlassen von Houilles zunächst Val Notre Dame und Bezons, überschreitet die Seine auf der neuen Brücke von Argenteuil, erreicht die Rennbahn von Colombes, wendet sich nach links, schneidet die Eisenbahn Paris-Argenteuil, durchläuft Gennevilliers und erreicht über die Brücke von Saint Ouen den beim Nordbahnhof und den Docks von Saint Ouen gelegenen Endpunkt. Die neue Bahn durchschneidet keine volkreichen Orte, ist also nicht zu einem starken Personenverkehr berufen, sondern wird namentlich den Landwirthen und Gartenbesitzern zur Beförderung ihrer Waaren nach den Markthallen dienen.

Einfriedigung der Eisenbahnen.

Der Staatsrath hat einen Gesetzentwurf angenommen, welcher die Aenderung des Eisenbahngesetzes von 1845 bezüglich der Einfriedigung der Eisenbahn bezweckt. Danach kann künftig der Minister der öffentlichen Arbeiten nach angestellter Untersuchung und nach Einholung des Gutachtens der technischen Beiräthe die Eisenbahngesellschaften davon entbinden, die ununterbrochene Einfriedigung der Bahn aufrecht zu erhalten, vorausgesetzt, dass solche Erleichterung keine Nachtheile für die Sicherheit im Gefolge hat.

Düngertarif.

Am 18. November 1894 genehmigte der Minister der öffentlichen Arbeiten vorläufig einen Dünger-Verbandstarif, aber gedrängt durch die Kammer, fernere Begünstigungen des Düngerverkehrs zu erzielen, forderte er die sieben grossen Netze und die Gürtelbahn auf, sich über einen allen gemeinschaftlichen Verbandstarif zu verständigen. Ende 1895 legten die Gesellschaften ihren Tarif vor; er enthält drei Reihen von Sätzen für den Düngerverkehr in vollen Wagenladungen von 10000 kg zwischen allen Stationen der 8 betheiligten Netze unter der Bedingung, dass die Sendung wenigstens 300 km zurücklegt. Jede Reihe von Sätzen entspricht einer Düngergruppe; die dritte Gruppe, welche Dünger von bedeutendem Umfang und geringer Güte umfasst, ist auf folgenden Sätzen aufgebaut: 0,20 Cts. für das Tonnenkilometer bis 400 km aber mit einer Mindestentfernung von 300 km; 0,15 Cts. von 400 bis 800 km und 0,10 Cts. von 800 bis 1500 km.

Der Landeseisenbahnrath ist zu folgenden Schlüssen gelangt: 1. Die Klasseneintheilung der Düngemittel ist zu ändern, und zwar in theure Düngemittel, gewöhnliche Düngemittel und einfachen Dünger. 2. Die kilometrischen Sätze sind in der Weise zu ermässigen, dass sie sich den auf der Nordbahn in Kraft befindlichen Sätzen nähern. 3. Die Anwendungsbedingungen sind namentlich bezüglich der Bedeckung der Wagen zu ändern. 4. Das Mindestgewicht einer Ladung ist auf 5000 kg herabzusetzen. 5. Die Staffeln sind zu beseitigen und ein Kilometertarif auf fallender Grundlage aufzustellen. 6. Die Binnentarife jeder Gesellschaft sind dem Verbandstarife gleichzustellen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird die Gesellschaften auffordern, neue Vorschläge in diesem Sinne zu machen.

Die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer.

Wie früher bereits die Abgeordneten Delattre, de Janzé und andere, so legte im Juli 1895 der Abg. Descubes, der unter Yves Guyot und Viette Vertreter des Geheimsekretärs (chef-adjoint du cabinet) dieser Minister war, einen Gesetzentwurf, betreffend die öffentliche Sicherheit in den Eisenbahnbetrieben und die Lage der Lokomotivführer und Heizer in diesen Betrieben, vor. Der erste Artikel lautet: Die Arbeitsdauer für die Lokomotivführer und Heizer der Eisenbahnen wird auf 10 Sunden von 24 festgesetzt; die Arbeitszeit wird vom Eintritt des Beamten in das Heizhaus bis zu seinem Austritt berechnet. Wenn für einen Fall höherer Gewalt die Arbeitsdauer verlängert werden muss, so werden die ausser den gesetzlichen verwendeten Stunden als Ueberstunden wie den Werkstättenarbeitern bezahlt. Die Reservezeit wird als Arbeitszeit gerechnet.

Im Namen des Arbeitsausschusses hat jetzt der Antragsteller den Ausschussbericht der Kammer vorgelegt.

Todtenschau.

Albert Charles Rougeot de Briel, ehemaliger Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Leiter des Verkehrsdienstes der Nordbahn und Offizier der Ehrenlegion, ist gestorben.

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Ein Kaiserliches Jrade von Mitte Januar d. J. ordnete die Entsendung technischer Ausschüsse an, 1. um die Eisenbahnstrecken Narliköy-Kuka und Nusretli-Yeniköy von der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel, 2. um die Strecken Karasuli-Doïran und Salonik-Kelindir endgültig, endlich 3. um die im Januar zu vollendende 70 km lange Reststrecke vorläufig und die Strecke Doïran-Hadji Beylik endgültig abzunehmen.

Rumänien.

Im Haushalt für das Jahr 1896 sind die Ausgaben für das Staatsbahnnetz (2 923 km) auf 36 138 713 Frcs. veranschlagt; davon sind 1 269 500 Frcs. für die Centralverwaltung, 8 016 972 Frcs. für den Verkehrsdienst, 6 652 248 Frcs. für den Zugförderungsdienst, 5 207 810 Frcs. für den Werkstättendienst, 10 855 922 Frcs. für die Bahnunterhaltung, 165 060 Frcs für Verbrauchsmittel-Anstalten, 143 970 Frcs. für Schulen und 3 827 231 Frcs. für allgemeine Unkosten vorgesehen. Die Ausgaben sind für 1896 um 133 929 Frcs. niedriger als für das Jahr 1895 veranschlagt; die wirkliche Verminderung der Ausgaben kann aber auf 1 300 000 Francs angeschlagen werden, wenn man berücksichtigt, dass 300 km neuer Bahnen eröffnet werden sollen. Dieser Rückgang rührt grösstentheils aus den Ersparnissen bei Kohlen- und anderen Lieferungen her. Nach Ansicht der Direktion können für das Jahr 1897 Ersparnisse im Betrage von 5 Millionen Francs erzielt werden. Der Reinertrag für 1896 ist auf 15 Millionen Francs veranschlagt und wird sich für 1897, wenn die in Aussicht genommenen ferneren Ersparnisse erzielt werden, in Anbetracht des internationalen Verkehrs, den die Eröffnung der Donaubrücke bei Czernawoda herbeiziehen wird, auf 25 Millionen Francs steigern lassen.

Serbien.

Nach einer von amtlicher Seite ergangenen Zeitungsmittheilung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Ausschuss beauftragt, die Richtungslinie für neue Eisenbahnen festzusetzen. Diese Bahnen sollen die schon bestehenden Linien mit denjenigen Theilen des Königreichs verbinden, welche bisher der direkten Verbindungen mit den Verbrauchsmittelpunkten entbehrten. Ausser den rein örtlichen Linien soll eine der geplanten Bahnen Belgrad mit den Rumänischen Bahnen verbinden. Die Gesammtlänge dieser Linien soll 1 000 Kilometer betragen und die Ausgabe ist auf 75 Millionen Francs veranschlagt. Der Bau wird unter Mitwirkung der betheiligten Gemeinden vom Staate ausgeführt werden.

Bulgarien.

Die Einnahmen der Bulgarischen Bahnen haben im Jahre 1894 aus dem Personenverkehr 1 275 423 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 75 015 Frcs., aus dem Eilgutverkehr 64 188 Frcs. und aus dem Frachtgutverkehr 2 313 482 Frcs., im ganzen also 3 815 837 Frcs. betragen. Zieht man hiervon 1 393 269 Frcs. als Einnahmen ausländischer Gesellschaften ab, so bleiben 2 422 538 Francs als Gesammteinnahmen der Bulgarischen Staatsbahnen.

Im Jahre 1892 schloss die Regierung mit der Oesterreichischen Länderbank eine Anleihe von 125 Millionen Francs zur Vollendung des Eisenbahnnetzes, sowie zum Ausbau der Häfen Varna und Burgas ab; im Dezember 1894 legte die Regierung den Kammern einen Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau des Bahnnetzes, vor (vgl. Nr. 15, S. 132 des Jahrg. 1895 d. Ztg.). Nachdem dieser Entwurf in verschiedenen Punkten geändert ist, hat der Ministerrath beschlossen, mit dem Bau folgender Linien zu beginnen: 1. Sofia-Mesdra-Roman (108 km), Anlagekosten 22 200 000 Frcs.; 2. Roman-Plewna-Polikraïschte-Tirnowa-Schumla (331 km), Anlagekosten 25 000 000 Frcs.; 3. Polikraïschte-Tirnowa-Nova Zagora (108 km), Anlagekosten 16 500 000 Frcs.; 4. Polikraïschte-Rustschuk (104 km), Anlagekosten 9 500 000 Frcs.; 5. von Grabowo über Selwi nach einem Punkt der Centralbahn zwischen Plewna und Polikraïschte (69 km), Anlagekosten 6 000 000 Frcs. Sobald diese Linien vollendet sind, sollen folgende Bahnen gebaut werden: 1. von Pernik nach der Türkischen Grenze (78 km); 2. von Mesdra über Wratza nach Widdin (128 km); und 3. von Philippopel über Karlofer und Kasanlyk nach Nikolajewo (137 km).

Die Unternehmer Bolgarow und Genossen, denen am 6. November 1895 der Bau der Eisenbahn Roman-Plewna-Schumla übertragen wurde (vgl. Nr. 1, S. 8 des lfd. Jahrg. d. Ztg.), haben am 13./25. Dezember 1895 ihre Konzession an die „Société pour la construction du chemin de fer Roman-Plewna-Schumla“ in Sofia übertragen.

Die Transsibirische Eisenbahn.*)

Den Mittheilungen in Nr. 10 S. 95 d. Ztg. sind noch einige Daten nachzutragen, welche wir dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ von demselben Tage entnehmen, das seine Angaben auf die Russische Zeitschrift des Wegebauministeriums stützt.

Danach ist die von uns mit 6 969 km angegebene Bahnlänge mit 7 609 km bemessen. Der fertiggestellte westliche Theil vom Ausgangspunkte Tscheljabinsk bis zur Stadt Omsk am Irtyschfluss ist 793 km lang und bereits im August 1895 dem Verkehr übergeben worden; anfänglich allerdings nur für die III. und IV. Wagenklasse. Da inzwischen der Personenverkehr zugenommen hat, so beabsichtigt man 1896 auch die II. Wagenklasse einzustellen und Postzüge, welche anfänglich nur zweimal wöchentlich befördert wurden, nunmehr viermal in der Woche verkehren zu lassen. Was wir für die nächste Zeit in Aussicht stellten, die Eröffnung des Personen- und Waarenverkehrs für die ganze westliche Strecke Tscheljabinsk bis Krasnojarsk am Jenissei, d. h. 2 178 km, wird nach unserer neuen Quelle mit Ablauf des Jahres 1896 erwartet. Damit ist dann eine ununterbrochene Schienenverbindung von St. Petersburg bis zum Ufer des Jenissei auf eine Länge von 4 918 km geschaffen. Auch von den übrigen Strecken bringt das „Centralblatt der Bauverwaltung“ genauere Ausweise über den Baufortschritt; davon sei nur das noch erwähnt, dass von der ganzen in Anschlag gesetzten Länge der Sibirischen Eisenbahn gegenwärtig beinahe 2 600 km des Bahnkörpers (also mehr als ein Drittel der Gesammtlänge) soweit hergestellt sind, als erforderlich ist, um einen vorläufigen Verkehr für Personen und theilweise auch für Güter einzuführen, was auch bereits geschehen ist. Diese Leistung ist um so höher zu veranschlagen, als die jährliche Bauzeit in Sibirien durchschnittlich nur 6 Monate beträgt, an allen Russischen Feiertagen die Arbeit eingestellt wird, das Land ausserordentlich dünn bevölkert ist, viele Arbeitsstrecken in völliger Einöde liegen, endlich auch die Verpflegung der Arbeiter und die Heranziehung geeigneter Arbeitskräfte aus der einheimischen Bevölkerung auf grosse Schwierigkeiten stösst. Man darf hieraus schliessen, dass bei ähnlichem Fortschritt der weiteren Arbeiten das grosse Werk bis zum Jahre 1904 vollendet sein wird.

Dass man den Baikalsee mit Dampfbooten befahren wolle zur Verbindung der bis an beide Ufer herangeführten Eisenbahnlinien, wurde im ersten Berichte bereits erwähnt. Die Eisdecke dieses Sees sollte entweder durch hölzerne Dampfeisbrecher weggeräumt werden oder bei entsprechender Tragfähigkeit zur Aufnahme eines leichten Eisenbahnoberbaues dienen.

Der Bauausschuss hat nun gegen Ende des vorigen Jahres beschlossen, statt dessen eine Eisbrecherdampffähre nach dem Vorbilde Amerikanischer Dampffähren zu beschaffen, diese Fähre das ganze Jahr über in Thätigkeit zu belassen und erst nach Erprobung derselben an den Bau der östlich an den Baikalsee anschliessenden Linie heranzutreten, welche in der Uebersteigung des Jablonoigebirges bis zum Schilkafluss grosse Schwierigkeiten und Kosten erwarten lässt.

Der günstigen Erfolge, von denen man aus Amerika betreffs der Dampffähren berichtet, ist man auf dem Baikalsee

*) Eine Uebersichtskarte dieser Bahn befindet sich bei dem dasselbe Thema behandelnden Aufsatz in Nr. 75 Jahrg. 1892 d. Ztg., auf welche wir hiermit verweisen. Die Redaktion.

nicht ohne weiteres sicher, da dieser sehr stürmisch, noch wenig erforscht und im Winter mit einer sehr dicken Eisschicht bedeckt ist.

Die Kosten der Fähranlage, einschliesslich der Herstellung von Molen, Anlagestellen und Schwimmdocks an einer geeigneten Stelle des Baikalsees sind auf 2 900 000 Rubel veranschlagt.

Verschiedenes.

Schmalspurbahnen in Russland.

In Nr. 6 S. 60 d. Ztg. befindet sich eine Notiz, betreffend Schmalspurbahnen in Russland, in welcher erwähnt ist, dass die erste derartige Anlage, die Bahn Petersburg-Irinowka, mit 60 cm Spur gebaut sei.

Die Fabrik schmalspuriger Bahnen Arthur Koppel in Berlin NW., Dorotheen-Strasse 32, theilt uns mit, dass diese Angabe insofern nicht zutrifft, als diese Bahn von der genannten Firma mit 75 cm Spur gebaut ist.

Todtenschau.

Wassili Ssergéjewitsch Ssumarókow, Chef der Russischen Eisenbahnverwaltung †.

In der Nacht vom 17/18. (5/6. a St) Januar d. J. starb, wie dem „Centralbl. der Bauverw." berichtet wird, der Chef der Russischen Eisenbahnverwaltung, der Ingenieur der Verkehrswege, Wirklicher Staatsrath Wassili Ssergéjewitsch Ssumarókow in seinem 45. Jahre am Schlagfluss. 1850 geboren, erhielt er seine erste technische Ausbildung in dem Institute der Ingenieure der Verkehrswege in St. Petersburg. Nachdem er einige Jahre im Ausland gearbeitet (2 Jahre war er in der Maschinenbauanstalt in Chemnitz thätig), trat er in den Dienst der Moskau-Nishni Nowgoroder Eisenbahn, wo er zum Oberingenieur des Zugförderungsdienstes emporstieg. In derselben Eigenschaft trat er 1888 in den Dienst der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, deren Direktor er demnächst wurde. Im Jahre 1892 ernannte ihn der damalige Minister der Verkehrswege Witte zum Direktor seines Eisenbahndepartements. Zum wirklichen Staatsrath befördert, wurde er mit der Leitung des Ministeriums der Verkehrswege betraut und im November 1895 unter Belassung in der Stellung als Departementsdirektor zum Chef des gesammten Russischen Eisenbahnwesens ernannt, womit ihm auch die bisher eine selbständige Abtheilung des Ministeriums bildende Verwaltung der Staatsbahnen unmittelbar unterstellt wurde.

Das hervorragende organisatorische Talent des Verstorbenen, dessen wohlwollendes, menschenfreundliches Wesen besonders gerühmt wird, seine vielseitigen, in den verschiedensten dienstlichen Stellungen erprobten Kenntnisse, werden gerade jetzt, wo das Russische Eisenbahnwesen eine allgemeine Umformung erfährt, schwer vermisst werden.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau und Betriebsinspektoren **Storck**, bisher in Glogau, nach Posen als Hilfsarbeiter an die Eisenbahndirektion daselbst, **Wegner**, bisher in Berlin, nach Glogau als Vorstand der Betriebsinspektion 2 (Direktionsbezirk Posen) daselbst und der Eisenbahn-Bauinspektor **Simon**, bisher in Stralsund, nach Potsdam zur Beschäftigung bei der Werkstätteninspektion daselbst.

Der Regierungs- und Baurath z. D. **Schmidts** in Arnsberg, früher in Paderborn, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle **Cosel** (Oderhafen) wird am 24 d. Mts. wieder eröffnet.

Kattowitz, den 20. Februar 1896. (373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 24. Februar d. J. wieder eröffnet.

Breslau, den 18. Februar 1896. (374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 2. März 1896 werden die im Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren) für den Transitverkehr der Niederländischen Hafenstationen auch auf den **Lokoverkehr** dieser Stationen unter Zuschlag von 0,02 *M.* für 100 kg angewendet.

Dresden, am 22. Februar 1896. (375)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station **Eckernförde** der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn mit den für die Station Kiel in den regelmässigen Tarifklassen (Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsklassen) bestehenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 19. Februar 1896. (376)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station **Oberhausen** bei Augsburg in den Saarkohlentarif Nr. 8 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen. (377)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Febr. 1896.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmesätze für **Zinkbleche** (Walzzink) von **Karolinegrube** und **Morgenroth** nach Braila und Galaz behalten unter den bisherigen Bedingungen bis zum Ablauf des Jahres 1896 Gültigkeit.

Breslau, am 15. Februar 1896. (378)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Verband. In den Ausnahmetarif 21 für Mineralölrückstände wird zum 1. k. Mts. **Grabow** aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Februar 1896. (379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 ab tritt für den Versand von gebrannten Steinen (Ausnahmetarif 5 a) in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Königs-Wusterhausen nach Adlershof-Glienicke ein ermässigter Frachtsatz von 0,10 *M.* für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 19 Februar 1896. (380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. Vom 24. Februar d. J. ab werden die Stationen **Görlitz** und **Kohlfurt** des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau mit direkten Frachtsätzen, welche jedoch nur in der Richtung **nach** den Niederländischen Hafenstationen Gültigkeit haben, in den im obigen Verbande bestehenden Ausnahmetarif B für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Februar 1896. (381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Die Station Oberhausen bei Augsburg (Bayerische Staatseisenbahnen) ist für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden. Demgemäss kommt die im Mageburgisch-Bayerischen Gütertarif vorgesehene Beschränkung der Abfertigung im Verkehr mit Oberhausen bei Augsburg auf Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht von höchstens 250 kg in Wegfall.

Magdeburg, den 19. Februar 1896. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Güterverkehr Fortsetzung S IV.)

Nr. 4. Jahrgang 1896. Berlin, am 26 Februar 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A F	8940	1	Kiste	leer —	20,5	1	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Bückeburg Hannover.
2	A S	2877	1	„	leer —	10	2	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
3	B	2149	1	Pack	2 pol. Stühle —	10	3	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
4	C B	322	1	Kiste	Rouleaux —	173	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
5	C D T	6789	1	—	Pflugschaar —	1	5	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
6	C J T	9138	1	Kiste	Spielsachen —	36	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
7	C L	10	1	Ballen	Leinen —	12	7	Köln G.	K. E.-D. Köln	
8	D	5425	1	Kistchen	Appolloniakerzen —	15	8	Aachen	„	
9	D Z T	53	1	Korb	verzinnte Nägel —	50	9	Darmstadt Hptbhf.	Main-Neckarbahn	
10	E F T	7525 27 2528	3 2	Gebund Sessel	6 Stühle —	27	10	Neustadt a/Haardt	Pfalzbahn	Neustadt bezettelt.
11	F	1124	1	Kiste	? —	35	11	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Ludwigshafen-Zschocher.
12	F H	I	2	Kolli	Privatdecken —	—	12	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
13	F K	22	1	Bund	Rundstahl —	100	13	Zweibrücken	Pfalzbahn	
14	F. S. & Co. 3038	2061	1	Kiste	Lampengläser —	96	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
15	G	77	1	Fass	Petroleum —	165	15	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
16	G F G	15	1	Ballen	Schuhriemen —	15	16	„	„	
17	G G	—	1	Kiste	Gaslampe —	30	17	Worms	HessischeLudwigsb.	bez.: Worms.
18	G G	18	1	„	leer —	53	18	Eppendorf	Sächsische Stsb.	
19	G J	415	1	Bund	Winkeleisen —	33	19	Crefeld	K. E.-D. Köln	
20	H	35473	1	Rolle	? —	19	20	Hof	Sächsische Stsb.	
21	H 81 Z	4560/63	4	Kisten	Griffel —	233	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
22	H.B.C.	4669	1	Kiste	em. Blechgeschirr —	11	22	„	„	
23	H H	9042	1	„	Puppen —	64	23	„	„	b. Schuppenrevision.
24	H K	300 1845	1	Fass	Oel —	200	24	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
25	H T	249	1	Fässchen	leer, gebr. —	22	25	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
26	H F, W St, C B, W F, A H, A S, H S	—	7	—	alte leere Käsekisten	109	26	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Alte Beschreibung Salzgitter.
27	J	806	1	Kiste	leer, gebraucht —	32	27	„	„	
28	J E	2072 2073	1 1	„ Pack	Haare — Haare —	37 10	28	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
29	J L	6632	1	Fass	Syrup —	270	29	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
30	J S	12	1	Kiste	leer —	13	30	„	„	
31	J.&W.B.S. 167	4	1	„	Milchglaskuppeln —	129	31	Hamburg H.	K. E-D. Altona	b. Schuppenrevision.
32	J S	3024	1	„	Margarine —	18,5	32	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
33	KIK. C W B	—	1	Fässchen	leer —	10	33	Darmstadt	HessischeLudwigsb.	ohne Zettel.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	L 13. 1260. 960. 10 S D	—	1	Eisenplatte	1,73 m lang, 0,96 „ breit, 0,15 „ dick —	137	34	Haste	K. E.-D. Hannover	vom Zuge gefallen.
35	L K S	4748	1	Sack	Baumwolle —	25	35	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
36	L L	5. 6	2	Fässer	ansch. Därme —	508	36	Dresden A.	„	
37	M	603	1	Kiste	2 leere Blechdosen —	5,5	37	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
38	M	307 D	1	—	leeres Bierfass, gebraucht	30	38	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Neustadt i. M. / Hannover.
39	N K W	85	1	—	Wagendecke —	—	39	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
40	P & Co	100/101	2	Pack	Eisenwaaren —	14,5	40	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
41	P & C	20	20	—	leere Hopfensäcke —	71	41	Köln G.	K. E.-D. Köln	
42	P K	—	1	Kollo	Blechkessel —	10	42	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
43	R	7220	1	Kiste	Spielsachen —	94	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
44	R B	139	1	Pack	12 Stück Piassabesen	10	44	Pfungstadt	Hess. Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt	*)
45	S	22	1	Sack	Zwiebeln —	50	45	Callies	K. E.-D. Bromberg	
46	S	104	1	„	Putzwolle —	68	46	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
47	S	—	1	—	Eisentheil —	2	47	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
48	T	—	1	—	eis. Kippwagenrad —	—	48	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	trägt die Bezettelung Ocna-Berlin.
49	T H	8690	1	Kiste	? —	—	49	Anvers-Süd	Grand Central Belge	
50	W D	—	1	Korb	künstl. Blumen —	5,5	50	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
51	Z	20	1	Sack	Holzspähne —	12	51	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
52	B F S u. Mayer	9	1	Sack	Werg —	31	52	Ulm	Württemberg. Stsb.	
53	M Neustadt	653	1	—	Bierfass, leer —	26	53	Worms	Hessische Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
54	*Pilsen*	790	1	—	Bierfass, leer —	24	54	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Verden / Hannover.
55	Augustinerbräu München	45631	1	Fass	leer —	—	55	Simonsdorf	K. E.-D. Danzig	
56	A E G Ackerstr.	76	1	—	Decke —	—	56	Bremerhaven Freihafen	K. E.-D. Hannover	
57	Actien-brauerei Falkenkrug	177	1	—	leeres Bierfass —	24	57	Hannover N.	„	beklebt: Detmold / Hannover.
58	Westfalen	12	1	—	Decke —	—	58	Heidelsheim	Badische Stsb.	
59	S & H Ch. Worms	19847	1	Kiste	elektr. Bogenlampe —	62	59	Worms	Hessische Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
60	W E Worms	—	2	Gbd.	Winkeleisen —	108	60	„	„	ohne Bezettelung.
61	Fours à chaux Kalkofen	—	1	—	Privatdecke —	—	61	Mariembourg	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
62	—	5	5	Stück	gusseis. Rädchen —	0,5	62	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
63	—	6 oder 9	1	Ballen	Wolle —	116	63	Opladen	„	
64	—	7	1	—	Bügeleisen —	5	64	Couvin	Grand Central Belge	
65	—	78. 2	1	Bund	Bandeisen —	23	65	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
66	—	208	1	—	Privatdecke —	—	66	Diest	Grand Central Belge	
67	—	936	1	Kollo	Stiefelknechtplatte —	1,79	67	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
68	—	1034	1	Fass	leer —	6	68	Bingerbrück	K. E.-D. Köln	
69	—	2013	1	—	Lagerkasten —	?	69	Löhne	K. E.-D. Hannover	**)
70	—	3305 3553	1	Bund	5 Stck. Spaten —	7	70	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
71	—	8148	4	Stück	Flacheisen —	48	71	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
72	/// grüne Striche	—	1	Stab	Quadrateisen —	29	72	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
73	X weiss	—	2	—	eis. Ofenplatten —	?	73	Riesa	Sächsische Stsb.	
74	gelber Strich	—	3	Stck.	Ofenrohre von Blech	3,5	74	Zempelburg	K. E.-D. Bromberg	
75	(gelber Strich) Hannover	—	1	—	eis. Ofenthür —	3,5	75	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

*) Bezettelt: Ramberger Bürstenfabrik Albersweiler nach Pfungstadt.
**) Beschr.: Betriebswerkstätte Steinbeck-Breslau.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
76		1	1	Pack	Matten	116	76	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
77		769	1	Sack	Holzkohlen	20	77	Husum	K. E.-D. Altona	
78		276	1	„	Tricotabfälle	50	78	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
79	—	—	1	—	eich. Bahnschwelle	—	79	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
80	—	—	1	Bund	Bandeisen	25	80	O.-Glogau	„	
81	—	—	1	Sack	Betten, alte Kleidungsst., Lumpen	16	81	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
82	—	—	11	Stück	alte Bleche	22	82	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
83	—	—	2	„	Blechkannen	—	83	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
84	—	—	2	„	eis. Blechkasten	5 u. 3	84	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	1,45 m lg., 0,14 m br., 0,035 m. st.
85	—		1	Pack	4 Bohlen	16	85	Gr.-Heringen	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	14	Stück	Bretter	283	86	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
87	—	—	2	—	Bretter 5,77 u. 5 m lg.	—	87	Firchau	K. E.-D. Danzig	
88	—	—	18	Stück	Bretter = 73 lfd. m	—	88	Konitz	„	
89	—	—	9 3	„ „	kief. Bretter 6 m lg., 3 cm stark Bretter 4 m lg., 15 cm stark	—	89	Flatow	„	
90	—	—	3	Bund	Chaisenfedern	36	90	Villingen	Württemberg. Stsb.	
91	—	—	1	Stück	Eisen	12	91	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	Ring	Eisendraht	30	92	Lüdenscheid	„	
93	—	—	8	Kolli	Eisenrohre	88	93	Düsseldorf-Der.	„	
94	—	—	1	Pack	20 Stck. Eisenschrauben	0,5	94	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	1	Kollo	2 Eisenstangen mit Haken u. Holzrosette (Stellvorrichtung)	0,5	95	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
96	—	—	1	—	rohe Eselshaut	13	96	Leipzig Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	verkauft.
97	—	—	7	Fässer	leer	111	97	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	4	Ballen	Flaschenhülsen	160	98	Neustadt a. Haardt	Pfalzbahn	
99	—	—	2	—	neue eis. Gasrohre	6,5	99	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	2	—	Gewichtssteine à 2 kg	4	100	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
101	—	—	2	Stück	eis. Gitter	15	101	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	b. Schuppenrevision.
102	—	—	1	Kollo	2 Handkörbe	2	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	—	—	7	Bund	Hanf	59	103	Schönhausen	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	1	—	bearbeitetes Holztheil, gehört anscheinend zu einem Wagen	2	104	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	Säckchen	Hühnerfutter	4,75	105	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
106	—	—	1	—	Komode	—	106	Saarlouis	„	
107	—	—	7	—	l. Lattenverschläge	—	107	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Rolle	Leder (theils Rind-, theils Schafleder)	20	108	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
109	—	—	1	—	eis. Maschinentheil	104	109	Plauen i. V., o. B.	Sächsische Stsb.	
110	—	—	2	—	l. Mehlsäcke	2	110	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
111	—	—	1	Packet	Muster	6	111	Stuttgart	„	
112	—	—	2	Stück	Ofentheile	2,5	112	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
113	—	—	6	Kolli	gusseis. Ofentheile	131	113	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Ballen	Papierdüten	14	114	Bünde	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	3	—	l. Petroleumfässer	—	115	Konitz	K. E.-D. Danzig	
116	—	—	1	—	l. Petroleumfass	—	116	Emmerstedt	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gef.
117	—	—	1	—	l. Petroleumfass	—	117	Cosel-Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
118	—	—	1	—	l. Petroleumfass	—	118	Konitz	K. E.-D. Danzig	
119	—	—	1	Bund	eis. Pflugtheile	16	119	Riesa	Sächsische Stsb.	
120	—	—	1	—	gusseis. Rädchen	1	120	Wolfegg	Württemberg. Stsb.	
121	—	—	1	—	Reguliröfen	61	121	Plauen i. V., o. B.	Sächsische Stsb.	
122	—	—	1	—	eis. Rohr 1,75 m lg., 4,5 cm Durchm.	7	122	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
123	—	—	2	Bund	Rohrschellen	3	123	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
124	—	—	1	—	l. Russfass	—	124	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	mit durchlochten Ansätzen.
125	—	—	1	Stück	eis. Scheibe	13	125	Beuthen R. O.	K. E.-D. Kattowitz	
126	—	—	1	Bund	Taue	1	126	Heide	K. E.-D. Altona	
127	—	—	1	Korb	Wäsche	5	127	Horb	Württemberg. Stsb.	auf der Strecke am 13./2. cr. gef.
128	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen 1 m lg. (Brückentheile?)	—	128	Marienborn	Hessische Ludwigsb.	
129	—	—	1	Rolle	Zinkblech	9	129	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 21. v. Mts auf den 1. März l. J. angekündigte neue Tarifheft II F für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken einerseits und der Ostschweiz anderseits wird voraussichtlich erst am 1. April l. J. in Kraft treten.

Die jetzigen Tarifhefte II F und III F bleiben bis dahin bestehen.

Karlsruhe, den 20. Februar 1896. (383)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April 1896 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 für Blei in Blöcken usw. ganz aufgehoben, die des Ausnahmetarifs 18 für Zink in Platten usw. zum Theil aufgehoben, zum Theil erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 22. Februar 1896. (384)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Holz des Deutschen Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Hasel und Zürich (Hauptbahnhof) tritt am 1. März l. J. ein Frachtsatz von 53 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 20. Februar 1896. (385)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe eines Nachtrages II zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894 sowie Ausgabe eines Nachtrages II zum Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1894.

Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 12 vom 8. Februar 1896, Seite 116 verlautbarte Einführung der obengenannten Nachträge erfolgt nicht mit 1. März, sondern erst mit 1. April 1896.

Wien, den 22. Februar 1896. (386)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Nachträge IV zum Tarif Theil II, Heft 1 und 2 betreffend.) Die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 gültigen Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarifen, Heft 1 und 2, welche laut besonderer Publikation mit 1. März a. c. in Kraft treten sollten, gelangen bis auf weiteres nicht zur Einführung.

Infolgedessen behalten die bisherigen Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororte, welche auf Grund der bereits Mitte Januar l. J. erlassenen Bekanntmachung mit Ende Februar a. c. zur Aufhebung kommen sollten, bis auf weiteres Gültigkeit.

Wien, am 22. Februar 1896. (387)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 im Verkehre mit Bregenz. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 erhält die Anmerkung auf Seite 46 des Tarifes Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894, folgende Fassung:

„*) Die Frachtsätze für Bregenz finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Bregenz verbleiben oder nach Stationen in Oesterreich und Ungarn weiterbefördert und demgemäss zollamtlich abgefertigt werden."

Wien, am 19. Februar 1896. (388)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personen- und Gepäckverkehr von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach Newyork. Aufhebung des Tarifes vom 1. November 1891. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 tritt der Tarif für die direkte Beförderung von Personen und deren Reisegepäck von Suczawa, Brody und Podwoloczyska nach Newyork über Bremen, Hamburg, bezw. Stettin vom 1. November 1891 sammt dem hierzu erschienenen I. Nachtrage vom 1. Mai 1892 ausser Wirksamkeit, und findet demnach vom obgenannten Tage an eine direkte Abfertigung in den genannten Relationen bis auf weiteres nicht mehr statt.

Wien, am 16. Februar 1896 (389)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die Ausgabe der neuen Kuponbogen 3. Serie der 4% Prioritätsobligationen der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft wird am 15. März d. J. beginnen.

Die Talons der 2. Serie sind bei unserer Hauptkasse in der Zeit von 9 bis 12 Uhr Vormittags einzureichen und zwar mit doppelten, nach Littr. und Nummern geordneten mit Angabe des Wohnorts und Namensunterschrift versehenen Verzeichnissen, von denen das eine Exemplar quittirt dem Ueberbringer wieder eingehändigt wird. Gegen Rückgabe des letzteren sind die neuen Kuponbogen am folgenden Werktage bei unserer Hauptkasse in Empfang zu nehmen.

Diejenigen Inhaber von Obligationen, welche die neuen Kuponbogen in Berlin, Hamburg oder Frankfurt a. M. entgegen zu nehmen wünschen, haben die Talons in der Zeit vom 5 bis 18. März d. J. in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder bei der Direktion der Diskontogesellschaft, in Hamburg bei der Norddeutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne in den bei denselben üblichen Geschäftsstunden, unter Beifügung doppelter, in der oben angegebenen Art anzufertigender Verzeichnisse einzureichen, von denen das eine Exemplar quittirt zurückgegeben wird.

Die neuen Kuponbogen sind sodann bei den genannten Bankhäusern in der Zeit vom 1. bis 10. April d. J. gegen Rückgabe des quittirten Talonverzeichnisses in den üblichen Geschäftsstunden entgegen zu nehmen.

Formulare zu den Nummerverzeichnissen sind von unserer Hauptkasse, sowie von den vorbezeichneten Bankhäusern unentgeltlich zu beziehen.

Lübeck, den 22. Februar 1896. (390)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe CXII. Kohlenschaufeln und Schraubenschlüssel; CXIII. Hammerstiele, naturgewachsene und bearbeitete von Hickoryholz, Anstreichpinsel; CXVIII. Segeltuch, Leinwand für Fenstervorhänge, Hanfschläuche, graue Leinwand, Wachstuch, Ledertuch und Linoleum; CXIX. Plüsche, Gardinenstoff (Wollenzeug), Wollgarn, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Gurte, Naht- und Plattschnur, Hutnetz-, Feder-, Säge- und andere Schnur, Bindestricke, Fensterzugborden, Quasten, Hutnetze und hörnerne Ringe; CXX. Gummiwaaren. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Dienstag, den 10. März 1896, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 31. März 1896.

Breslau, den 17. Februar 1896. (391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Cement. Die Lieferung der bis zum 31. März 1897 erforderlichen

2000 t Portland-Cement

soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

10. März 1896, Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. April 1896 einschliessl.

Magdeburg, den 18. Februar 1896. (392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 18. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Februar 1896.

Inhalt:

Eisenbahn-Zeitfragen: Die Bedeutung einer Neuordnung der Gebührenberechnung.
Aus dem Preuss. Abgeordnetenhause: Berathung des Eisenbahnetats für 1896/97.
Zur Verstaatlichung der Süd-Nordd. Verbindungsbahn
Kleinbahnen der Gesellschaft Lenz & Co.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Eisenbahnminister i. Oesterr. Abgeordnetenhause.
Der Ausbau des staatlichen Bahnnetzes.
Das Budget für das Oesterr. Eisenbahnministerium.
Die Landtage und die Wasserstrassen.
Erhöhung der Oesterr. Staatsbahntarife.
Investitionsanleihe der Oesterr. und der Ungar. Staatsbahnen.
Frachtbegünstigungen für die Ungarischen Mühlen.
Vertretung ausländischer Bahnen in Wien.
Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im Januar d. J.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Vermischte Bekanntmachung.

Eisenbahn-Zeitfragen: Die Bedeutung einer Neuordnung der Gebührenberechnung.

Während die Schienenwege von zusammenhangslosen, untergeordnet örtlichen Verbindungen sich schnell zu nationalen Bahnnetzen entwickelten und internationale Verkehrsstrassen ersten Ranges wurden; während ausser den sich stetig steigernden örtlichen Anforderungen täglich neue, grosse Aufgaben an sie herantraten, die der Eigenart der ursprünglichen Leistungen vollständig unähnlich waren, ja denselben oft widersprachen: sind die Bedingungen der Nutzbarmachung der Eisenbahnen, die Verkehrs- und Betriebsordnungen, besonders aber die Gebührenrechnungspläne für die Personen- und Sachenbeförderung entweder unverändert geblieben oder nur äusserlich weiter ausgebildet worden, und ist deren Rahmen längst fühlbar zu enge geworden.

Wie der Ausbau des Schienennetzes sich örtlich durch Verdichtung der Maschen, innerstaatlich durch Anschluss an die Nachbarbahnen und allgemein an die Bahnen der Nachbarstaaten vollzog, so bildete man auch Tarife, und als die Einführung gemeinsamer Tarife für Verbände von Bahnen des In- und Auslandes als erwünschte Vereinfachung erkannt wurde, versuchte man die Einzeltarife, von denen jeder für seinen Wirkungsbezirk vielleicht vorzüglich war, zusammenzuschweissen und im Wege der bahnseitigen Verständigungen Verbandstarife herzustellen, welche diese verschiedenen Mundarten zu einer allgemeinen Umgangssprache umzuschaffen bestimmt waren. Diese ist aber den Einzelkreisen unverständlich und da am unverständlichsten geblieben, wo Zoll- und politische Grenzen zu überschreiten und abweichende Zoll- und Verkehrsgesetzgebungen zu berücksichtigen sind.

Was sich im Anfange leicht, nach und nach immer schwieriger übersehen, immerhin noch von Fall zu Fall ordnen liess, verlangt längst eine Behandlung nach festen Regeln, nach Gesetzen, die aus der Verkehrsbewegung selbst hergeleitet sind. An Stelle des den örtlichen Bedürfniss- und Wirkungskreis recht wohl umfassenden persönlichen Entscheidens, Meinens und Dafürhaltens müssen nothwendig allgemein gültige Auffassungen treten, die nicht in einem anderen Verkehrsbezirke, einer anderen Provinz, einem Nachbarstaate bestritten werden können, welche nicht der eine als Wohlthat, der andere als Plage bezeichnen zu dürfen sich berechtigt glaubt.

Die Lösung der Verkehrsfrage ist gleichbedeutend mit der Lösung der Tariffrage und der Anerkenntniss, dass die gesammten eisenbahnlichen Einrichtungen und Fahrdienstausführungen im Frieden unbedingt und ganz den Verkehrsforderungen unterzuordnen, d. h. mit den Beförderungsbedingungen in Einklang zu bringen seien, die ihrerseits wieder auf das technisch Ausführbare Rücksicht zu nehmen haben.

Da die laufenden Besprechungen sich meist in Allgemeinheiten ergehen und noch immer durch Rücksichten auf die seinerzeit als vorbildlich für Englische Verhältnisse gebrauchte Redewendung „von der formellen Einheit und der materiellen Ungebundenheit“ im Widerspruch zu den Deutschen Reformbewegungen beeinflusst scheinen, so dürfte zunächst die Frage zu

beantworten sein, ob eine Besserung durch Aenderungen des zur Zeit geltenden Tarifes möglich scheint, ob diese Besserung eine dauernde sein und die Nothwendigkeit beseitigen würde, demnächst dennoch etwas Neues an Stelle des Alten zu setzen?

Die formelle Gleichheit im Sinne einer Klassifikation — d. h. eines Zusammenfassens gewisser besonders benannter Sachen in Klassen, für welche je besondere Frachtkostenreihen festgestellt werden, — hat naturgemäss zum beengenden Schematismus geführt, je mehr es gelang, diese einheitliche Klassifikation auf Kreise, Provinzen, Länder mit einander nicht entfernt gleichartigen Verkehrsbedürfnissen zu übertragen; es ist dies die am wenigsten zweckmässige und glückliche Lösung der Verkehrsfrage, weil Lösungsversuche dieser Art von einem Grundirrthume ausgingen, indem sie da Gleichartigkeit voraussetzten, wo im Gegentheil die ausgesprochene Verschiedenartigkeit das Eigenartige, das Wesen, der Kern der Sache ist.

Das Wesen des Welt- und Binnenhandels, dieser ruhelosen Ausgleichungsbestrebungen zwischen Nachfrage und Angebot sind die Ebbe- und Fluthströmungen und beruhen auf den Preisschwankungen nach Ort und Zeit. Aus dem endlosen Umherbessern an den Tarifen und den bahnseitigen Verträgen über Verkehrstheilung und Leitung zum Zweck des Erhaltens und Wiedergewinnens von Zufuhren sollte geschlossen werden, dass es dem Verkehr Gewalt anthun heisst, ihn nach aus Bahninteressen abgeleiteten Ausgleichsformen zu leiten, ihn in ein Prokrustesbette hineinzustauchen oder hineinzurecken.

Wenn man die Verkehrsfrage lösen will, wird man sich daher zunächst von diesen Thatsachen zu durchdringen haben und alsdann anfangen, statt zu schematisiren, jede Sendung eigenartig zu behandeln. Es haben, seitdem ich vor Jahren mit dieser Lehre auftrat und nach einer inzwischen gefundenen praktischen Lösung dieser scheinbar nicht zu lösenden Aufgabe suchte, sich vereinzelte Stimmen von Bedeutung bereits gegen das Bedenkliche des starren Schematismus ausgesprochen, und wird hoffentlich jetzt der Plan, jeden Fall eigenartig und doch alle nach allgemein gültigen Formen zu behandeln, ein weiteres Verständniss und kräftigere Förderung finden.

Allerdings würde der ganze bisher nothwendige Apparat zur Anfertigung, Vervollständigung, Aenderung der Tarife und so manches dahin fallen, woran man sich als ein Zugehöriges und Unvermeidliches gewöhnte; die Zeit der überlieferten Verfertigung von Tarif- und Klassifikationstabellen nach Gesichtspunkten, die je nach Ausfall der Konferenzbeschlüsse und Sachverständigengutachten von Fall zu Fall wechseln und die thatsächlich nur ausreichen für kleine Verhältnisse, dürfte vorüber sein, da für deren Unzulänglichkeit nach heutigen Anforderungen jede Stunde einen neuen Beleg bringt.

Die Nothwendigkeit aber, dass etwas Zeitgemässes an Stelle des Vorhandenen trete, fordert zu ernster Arbeit auf, und hierin liegt die Pflicht für den Fachmann, der etwas Brauchbares gefunden, dies dem Urtheil aller betheiligten Kreise zu unterbreiten. Jedermann, auch der Aermste, ist in seinen Lebensbedingungen abhängig geworden von den Leistungen der Eisenbahneinrichtungen; keine gewerbliche Anlage der Welt vertritt einen so riesigen Vermögenswerth wie die Eisenbahnen; Milliarden sind angelegt, und mit Recht will man von einem solchen, für den Verstand des einfachen Mannes unfasslichen Aufwande eine allgemein erkennbare und messbare Nutzwirkung sehen. Es würde je länger desto mehr befremdlich erscheinen, wenn die zum Allgemeinbedürfniss und Allgemeingut gewordenen Eisenbahnen sich bezüglich der Formen der Beförderungsbedingungen, der Tarife, in den alten, umständlichen Kultusformen weiter bewegten, sodass es einer besonderen Kaste von Eingeweihten, im gewöhnlichen Leben Spediteure genannt, bedarf, um mit der Bahn nutzbringend zu verkehren. Es dürften einfache klare Formen gefunden werden, wodurch die Millionen, welche diese Zwischengattung aus der Vermittelungsstellung erntet, zur Aufbesserung der Bahneinnahmen, bezw. zur Verbilligung der Frachten zu Gunsten der wirklichen Betheiligten, insbesondere des Klein- und Mittelverkehrs frei werden.

Die Frage hat sonach eine hervorragend volks- und staatswirthschaftliche Seite, um so mehr da, wo der Staat den Betrieb der Eisenbahnen auf eigene Rechnung führt.

Aber auch nach einer anderen als der lediglich rechnerischen Seite wäre eine ernste Wandlung erwünscht, da die unklaren Formen bei dem gesteigerten Wettbewerb zwischen den Unternehmern je länger desto mehr zu den bedenklichsten Ausschreitungen führen möchten.

Ausnahmen von den festzustellenden allgemeinen Regeln werden immer und bei allen Rechnungsplänen unvermeidlich sein, nämlich für einzelne Rohprodukte; diese Ausnahmen sind ebenso berechtigt als unschädlich, da jedermann diese Sachen bekannt sind und der Missbrauch, auch andere Dinge für derartige Ausnahmegüter auszugeben und zu den für dieselben zugestandenen Ausnahmesätzen zu verfrachten, ausgeschlossen ist.

Wenn aber die Ausnahmen sich zu langen Reihen gestalten, Namen, Aussehen und Eigenschaften der aufgezählten Sachen allen, ausser den wenig Betheiligten, unbekannt sind, tritt an die Frachtunternehmer die Versuchung heran, die vielen anderen, ebenso unbekannten, ähnlich aussehenden, aber höherwerthigen Sachen als jene niedrig tarifirten Ausnahmegüter zu verfrachten, um hohe Gewinne auf die Frachtkosten einzuheimsen: Wie die Privat-Sammelwirthschaft den Bahnen den besten Theil des Klein- und Mittelverkehrs entfremdete, so die Privat-Grossfrachtunternehmer den Theil des Gross- und Wagenladungsverkehrs, welcher in der Masse der den Ausnahme- und Spezialgütern ähnlichen Waarengattungen, besonders auch aus den zur Düngung verwendeten Stoffen besteht, Oele, Salze, die Erzeugnisse der technischen Chemie umfasst.

Welche Ausdehnung die willkürlichen Umnennungs- und die auf die Selbstverladung zurückzuführenden Ueberlastungsübungen seitens der Frachtunternehmungen genommen und welche Ausfälle für die Eisenbahneinnahmen, welche Schädigung für die geschäftliche Moral hieraus erwachsen, ist auch nicht entfernt zu schätzen, da die Masse des Verkehrs zu stark auf beschleunigte Abwickelung der Versandgeschäfte drängt, um eine bis ins einzelne durchgeführte Prüfung zu gestatten. Thatsächlich tritt nicht selten Rathlosigkeit ein, wie eine in der Klassifikation für Ausnahmegüter nicht genannte Waare der Bahn anzumelden sei, für welche lediglich aus diesem Grunde die allgemein höchsten Wagenladungsfrachten zu zahlen sein würden, obwohl der Werth der Waare dies meistens nicht gestattet. Man überlässt diese Waare den Unternehmern, die sich und dem Kunden helfen wie sie können, denn bis die Tarifkommissionen gesprochen, kann der Versand unmöglich warten, und wenn sie gesprochen, handelt es sich vielleicht um einen werthlos gewordenen Fall, dem zehn neue inzwischen gefolgt und ebenso behandelt sind.

Der Nothstand für den Verkehr oder die Selbsthilfe auf Kosten der Eisenbahneinnahmen durch die Betheiligten sind die Folgen der Klassifikationssysteme, welche im Reformtarif durch die Vermengung mit dem Wagenraum- und Gewichtssystem eine Verschärfung durch das gleichzeitige Drängen zum Sammeln der Einzelgüter durch Dritte gefunden, da das Sammeln zu den Frachtsätzen der ermässigten Tarifklassen eine genügende Menge gleichtarifirter Sachen voraussetzt.

Wie helfen sich die Eisenbahnen in den Staaten, in welchen das Klassifikationssystem die weitgehendste grundsätzliche Ausbildung gefunden, in England und Frankreich?

In England besteht die Classification of Goods und die Regulations of the Railway Clearing House — beide zu Richtschnuren für die allgemeine Behandlung des gewöhnlichen laufenden Verkehrs bestimmt. Wenn Anhänger des Englischen Systems, wie dies thatsächlich geschehen, sich auf jene Hilfsmittel berufen, um zu beweisen, dass in England der Eisenbahnbetrieb, besonders der Sachenverkehr, auf Grund desselben bis zur Vollkommenheit ausgebildet ist, so sind dieselben, was

Englische Zustände betrifft, und soweit der Deutsche Vergleichsstandpunkt in Frage kommt, in einem bedenklichen Irrthum befangen. Die grossen Gütermassen bewegen sich in so glatten Bahnen, weil die Einrichtungen mit den Bedürfnissen in wirklicher Uebereinstimmung sich befinden, nicht aber weil jenes ausgebildete Klassifikationssystem besteht oder der Verkehr nach demselben geleitet wird. Es ist vielmehr schlechterdings das Gegentheil der Fall: jene Klassifikation und sonstigen Einrichtungen behindern den öffentlichen Verkehr nur deshalb nicht, weil niemand sich um dieselben kümmert, der Sendungen von irgend welcher Bedeutung auszuführen hat; diese werden von Fall zu Fall mit dem Verkehrsleiter (Goods Manager) bezüglich der Bedingungen geordnet, und dieser hat, soweit die eigene Bahn in Frage kommt, keine anderen Rücksichten zu nehmen, als dass er, um auf gesetzlichem Boden zu bleiben, einem Dritten, der unter den gleichen Voraussetzungen die gleichen Sendungen auszuführen hätte, auch die gleichen Bedingungen gewährt, was abermals die freie Bewegung nicht hindert, da übereinstimmend gleiche Bedingungen wohl nur für ein und denselben Gegenstand bestehen, und wenn von verschiedenen Seiten deswegen angefragt wird, eine bahnseitige Veranlassung zu Bevorzugungen nicht vorliegt. Kommen Wettbewerbbahnen in Frage, so werden die Abkommen zwischen diesen Bahnen, welche den Zweck haben, die Ueberführungen im Preise hoch zu halten, im eigenen Nutzen beachtet.

Wäre in Deutschland denkbar, was in England gewohnheitsmässig geübt wird, so hätte die Klassifikation auch für uns kein Bedenken, aber an Stelle der sofortigen Entscheidung des Goods Managers treten hier Anträge an die Eisenbahnverwaltungen, von diesen an die berufenen Kommissionen, Abhörung der Sachverständigen usw., d. h. eine Einrichtung, welche naturgemäss langsam arbeitet und befürchten lässt, dass die Selbsthilfe seitens der Betheiligten mangels des sofortigen Entscheides durch den Verkehrsleiter in jedem eiligen Falle eintritt, und der auf Abwegen ertappte Transportspekulant sich mit einer vorgeblichen Nothlage zu entschuldigen versucht.

In Frankreich hat das Bedürfniss, die Verkehrsbedingungen übersehen zu können, eine staunenswerthe Leistung zu Ehren des Klassifikationssystems im Recueil Chaix geschaffen. Wer sich unterrichten will, welche unerhörten Anstrengungen von den Französischen Eisenbahngesellschaften gemacht worden sind und werden, um mittelst nach hunderten zählenden Spezial- und Ausnahmetarifen auf dem Laufenden zu bleiben, wer das Entgegenkommen kennt, mit welchem ferner seitens der Verkehrsleiter irgend eine neu auftretende Sache auf erste Anfrage einer ähnlichen, in der Klassifikation genannten Sache „assimilirt“ wird, der begreift sofort, dass der Reformtarif und die Behandlung, wie sie im Staatsbetriebe nicht anders erfolgen kann, plötzlich auftretenden Verkehrsforderungen keine sofortige Befriedigung bieten und das Schicksal der betreffenden Sendungen, bei etwa möglichen ausländischem Wettbewerb, für die werthvolle Durchfuhr von vornherein entschieden ist.

Ohne in weitere Einzelheiten einzutreten, glaube ich die Leser überzeugt zu haben, dass die bestehenden und geübten Tarifsysteme, zu welchen als wesentlicher Theil eine namentliche Güterklassifikation gehört, nichts anderes sind, als modernisirte Ueberreste aus der Pfahlbauten- und Steinzeit des Eisenbahnwesens. Ueberall, wo das Privatbahnsystem herrscht, wurde und wird dieses System aufrecht erhalten, da es dem Grundgedanken der Ausbeutung des Kapitals vorzüglich leicht dienstbar zu machen ist; wobei aber in England durch die sofortige persönliche Entscheidung der leitenden Oberbeamten, und in Frankreich durch unendliche Vermehrung der Ausnahmetarife und ebenfalls sofortige Assimilirung verwaltungsseitige Nachhilfen in einem plötzlich auftretenden neuen Falle die Lücken ohne Zeitverlust ausgeglichen werden können, welche hemmend dem Verkehr im Wege stehen.

Hieraus möchte zu schliessen sein, dass thatsächlich ein Weiterarbeiten nach der Ueberlieferung schwierig im besonderen da ist, wo der Staat eingetreten ist und als solcher ein erhöhtes Interesse hat, wie Klarheit und Wahrheit auch in den Verkehrsverhältnissen herzustellen, vor allem jedem Betheiligten zu ermöglichen, auf dieser neuen Grundlage unmittelbar mit der Bahn arbeiten zu können. Die Frachtfuhrvermittler haben nur da eine Daseinsberechtigung, wo es sich um Ausführung überseeischer Sendungen handelt, für den örtlichen, innerstaatlichen, selbst zwischenstaatlichen unmittelbaren Eisenbahnverkehr aber ist die Zahl der Vermittler und die Ausdehnung ihrer Geschäfte der Maassstab zur Beurtheilung, wie weit die Eisenbahntarife und Verkehrseinrichtungen hinter den Anforderungen der Verkehrsbewegung zurückgeblieben sind.

Eines wird den Lesern aus der Darstellung aber klar geworden sein, dass die Tariffrage mit der anderen, ob Privat- oder Staatseisenbahnbetrieb, im engsten Zusammenhange steht. Handelte es sich um örtliche, um bestimmt abgegrenzte volkswirthschaftliche Bezirke, so finden sich das Privatbahn- und Klassifikationssystem zu einander; während der Gedanke des vaterländischen Betriebes die Staatsverwaltung und ein natürliches und einfaches, die Unmittelbarkeit zwischen Staat, d. h. Eisenbahn und Volk ermöglichendes, überall gleichwirkendes Tarifsystem zusammenführt. Da, wo das gemischte System, d. h. Staats- und Privatwirthschaft nebeneinander bestehen, erklärt sich aus der grundsätzlichen Verschiedenheit beider Verwaltungssysteme das Bedürfniss, ein gemischtes Tarifsystem zu schaffen, welches beiden Theilen Rechnung tragen soll.

Ein lehrreiches Beispiel zu diesem Theil der Verkehrsgeschichte bietet Deutschland, wo zu dem Klassifikationssystem das Wagenraumsystem hinzutrat, aus deren Verschmelzung das Reformtarifsystem hervorging. Leider kann man vom Sprössling nicht behaupten, dass er die bedingt guten Eigenschaften der Eltern geerbt, es ist ein räthselhaftes, unbestimmbares Gebilde, beseelt von einem Geiste, der oft, zu oft verneint, um im Sinne der heutigen Verkehrsforderungen als der Geist der Zeit bezeichnet werden zu können. Und wenn man fragt, warum derselbe dennoch so mächtig ist und alles in seine Kreise zieht, was dem Gebiete nahe liegt, auf dem er herrscht, so glaube ich, dass diese Erscheinung sich als die Folge eines wirthschaftlichen Uebergewichtes, als Wirkung eines elementaren, statischen Gesetzes erklären lässt. Liegen in der einen Schale einer Waage 20 000 km Betriebsschienenlänge von hohem Nutzwerth, so würde es für die andere Schale desselben Gewichtes oder eines Ausgleichers bedürfen, um das Gleichgewicht zu erhalten. Dieser Ausgleicher könnte nur die Aeusserung eines Widerstandes, d. h. eines Kraftaufwandes gegen das Hochschnellen sein, der einen Verlust der vollen Kraftentfaltung im eigenen Nutzen bedeutet. Wer ein Verkehrsganzes nicht sein kann, schliesst an ein Verkehrsganzes sich an, und zwar an dasjenige, welches seinem Nutzen dient.

Da nun die bestehenden Tarife wegen ihrer Unklarheit, Form, Art und Anzahl die aufgeführten Bedenken gegen sich haben, und da die schwachen Seiten derselben bekannt sind, möchte leicht festzustellen sein, wie denn diejenigen Hilfsmittel beschaffen sein müssen, welche unentbehrlich sind, um der Bevölkerung zu ermöglichen, sich der zum Allgemeingut gewordenen Eisenbahnen ohne Zwischentreten eines Vermittlers bedienen zu können, sodass beiden Theilen, der Bahn wie den sie Benutzenden, der heutigen Sachlage gegenüber Vortheile geboten würden.

Die alte Wahrheit, dass man die Lösung einer Aufgabe zunächst mit allen möglichen und unmöglichen kopfzerbrecherischen Auswegen, in seltenen Fällen nur mit einfachen Mitteln versucht, dass man in der vorgefassten Meinung des Bestehens von Schwierigkeiten durch die zur Ueberwindung ersonnenen Mittel sich den freien guten Weg ungangbar macht und nun mit Aufwendung allen Scharfsinnes eine Brücke über dieses selbstgeschaffene Hinderniss baut: diese alte Wahrheit findet auch in der Geschichte des Eisenbahnbetriebes ihre bedeutsamen Belege. Es kann nicht ausbleiben, dass der eine oder der andere

unbefangen diese Sachlage prüfende Fachmann in einer guten Stunde die Hindernisse als solche erkennt und die Mittel bietet, sie zu beseitigen, in einfachster Weise zum Ziele zu gelangen.

Es ist auch vorauszusehen, dass ein solcher Neuerer grundsätzliche Gegner findet, insbesondere unter denen, die in dem guten Glauben, zu nützen und vermeintliche Schwierigkeiten zu heben, immer neue Verwickelungen in das Allgemeine durch auf Einzelfälle abzielende Maassnahmen hineingetragen haben; die zur Tarifverfertigung, als eines Problems ersten Ranges, nur wenige Eingeweihte für berufen hielten, und sich schliesslich in ein so dichtes Gehäuse vorgefasster Meinungen eingesponnen hatten, dass die Aeusserungen der inmitten des Verkehrslebens Stehenden nicht bis zu ihnen dringen oder von ihnen verstanden werden konnten.

Statt der bestehenden Tarife würde ein allgemeiner Gebührenberechnungsplan von elementarer Einfachheit einzuführen sein, den jeder Betheiligte nicht nur verstehen und anwenden, sondern auch, wenn ihm die wenigen Grundzahlen bekannt sind, selbst anfertigen kann, derart, dass Tarifbücher überflüssig werden, ein Merkzettel, selbst das Gedächtniss ausreichen wird.

Der rechnerische Theil dieses Einheitsplanes soll auf einfacher Grundlage aufgebaut, und auf andere Werth-, Maass- und Gewichtseinheiten nicht bezogen werden, als die gesetzlich festgestellten: den Pfennig, das Kilometer für Weglängen, das Meter und seine Unterabtheilungen, das Raummeter und seine Unterabtheilungen, das Kilogramm und sein Zehn-, Hundert- und Tausendfaches, die Tonne.

Zur Anleitung des Auffindens der Wegrichtung und Weglänge sind zusammenstellbare Bahnkilometerkarten in billigen Ausgaben, für jede Bahnannahmestelle eine Zusammenstellung für den eigenen Gebrauch und zur Einsicht der Betheiligten als Hilfsnachweis herzustellen.

Da die Selbstkosten der Streckenbewegung, die Fuhrkosten nicht allein von der wirklichen Länge, sondern durch die in den Höhenverhältnissen und sonstigen besonders kostspieligen Anlagen (Tunnel, Brücken u. a) begründeten Abweichungen von der normalen Fahrstrecke beeinflusst sind, werden für Anfertigung der Kilometerkarten diese Mehrleistungen in Form von Zuschlagslängen zu berücksichtigen sein, um stets mit dem auf das Einheitsgewicht bezogenen gleichen kilometrischen Preisansätzen rechnen zu können. Für diese Ausnahmestrecken sind in den Kilometerkarten und Nachweisen also nicht die wirklichen, sondern die so gebildeten (virtuellen) Rechnungslängen einzutragen, insbesondere wenn der Rechnungsplan sich auf Bahnen mit gesonderter Geldbeschaffung und verschiedener Verwaltung, sei es in verschiedenen Staatsgebieten oder im eigenen Staatsgebiete, bezieht.

Ob für den inneren Verkehr eines einheitlich betriebenen Staatsbahnnetzes die Messung nach Luftlinien oder wirklichen Bahnlängen durchweg anzunehmen ist, die Gemeinschaft aller Benutzer, bezw. aller Steuerzahler berufen erachtet wird, Licht und Schatten auszugleichen, ist eine Sondererwägung und ohne Einfluss auf den Rechnungsplan.

Neben der Weglänge ist als zweites Glied der Gebührenrechnung festzulegen, auf welchen Wagenladeraum und Gewichtseinheiten diese bezogen werden soll: wichtig hierbei ist, diese sorgfältig auf die Richtigkeit ihrer Begründung hin zu prüfenden Einheiten bei der Entwickelung des Planes stetig festzuhalten.

Als maassgebender Gesichtspunkt wird angenommen, dass der beanspruchte Laderaum des Wagens einen Mindestertrag ergeben muss, derart, dass bei voller Ausnutzung des Wagens ein Mindestfrachtertrag gesichert ist.

Die Preissätze für das Tonnenkilometer sind für Einzelgüter höher anzunehmen als die für volle Wagenladungen, welche stets die Grundlage der Rechnungsordnung bilden, um die volle Ausnutzung des Laderaums zum Mindestfrachtertrag zu sichern. Die Steigerung von dem somit niedrigsten Tonnenkilometersatz für die Wagenladung geschieht durch auf je 1000 kg oder 1 t bezogene Hinzuzählung einer gleichmässigen Steigerungsziffer derart, dass die Einheitssätze in dem Verhältniss wachsen, als die zur Versendung aufgegebenen Gewichte abnehmen: mithin werden, wie demnächst ziffernmässig nachgewiesen werden wird, die Fuhrkosten mit dem Mehrgewicht aber im abnehmenden Verhältniss wachsen, der Einheitssatz für die Wagenladung der niedrigste, der für die Gewichte bis zu 1000 kg der höchste sein.

Die Begründung hierfür liegt darin, dass die Wagenausnutzung, mithin auch das rechnerische Ergebniss sich um so günstiger gestalten, je mehr sich die gleichzeitig zum Versand gebrachten Gewichte dem der vollen Tragkraftziffer des benutzten Wagens nähern, die Steigerung der Einheitssätze also den Ausgleich bedeutet für die, durch das Mindergewicht ungünstig beeinflussten Erträgnisse.

Für alle gleichen Rechnungsgewichte der Einzelsendungen kommen, ohne Rücksicht auf den Werth der Sache, die gleichen Fuhrkosten zur Erhebung, da für diese die Erwägung der Wagenausnutzung allein maassgebend und durch die algebraische Anordnung der Steigerung zum Ausdruck zu bringen ist. Die in ganzen Wagenladungen zur Beförderung aufgegebenen, ihrem Wesen nach gleichartigen Sachen werden aus den geringwerthigsten Rohstoffen bis zu hochwerthigsten Erzeugnissen bestehen, zum Theil im Einzelversand überhaupt nicht, am häufigsten aber als Massenversand erscheinen. Der zur Anwendung kommende Tonnenkilometersatz wird folgerichtig auf den M a r k t w e r t h der Sachen zu beziehen sein, und da dieser Werth dem Versender am besten bekannt sein muss, ist er von demselben in bindender Form auf den Begleitpapieren anzugeben.

Diese Art der Frachtbildung nach der Selbsteinschätzung des Versenders, der der Berufenste ist, hierüber eine verpflichtende Erklärung abgeben zu können, hat gegenüber der heutigen Klassifikation nach Namen, die in Gruppen mit Einheitssätzen, den Klassifikationstabellen, zusammengestellt sind, den unbestreitbaren Vorzug der grösseren Richtigkeit und steten Vollständigkeit, da die Voraussetzungen zu Einschätzungen der Waaren nach Namen in eine der bestehenden Gruppen selbst bei der Annahme, dass sie im Augenblick der Beschlussfassung zutreffend war, oft schon am Tage ihres Inkrafttretens durch die veränderte Marktlage unzutreffend geworden sind. Das Unzweckmässige dieser Festnagelung der Namen in Tabellen wird um so deutlicher zum Ausdruck kommen, wenn die Namentafeln auf längere Dauer und auf wirthschaftlich verschiedenen Gebieten gelten sollen, dass sie endlich immer lückenhaft sind, weil jeder Tag neue Erzeugnisse mit neuen Namen in den Verkehr bringt. Hier ist der kritische Punkt, die Anregung zur Selbsthilfe des zum Versand gedrängten Betheiligten, die Lücke dadurch auszufüllen, dass ein in den Klassifikationstabellen vorhandener Name einer ähnlichen oder doch ähnlich erscheinenden Waare gewählt wird, und die Annahme ist keineswegs unbegründet, dass man den Namen der niedrigst tarifirten Waare hierbei vorzieht, wissend, dass bahnseitig eine wirksame Prüfung aus Mangel an Zeit und geeigneten Beamten, nothwendigen Einrichtungen für chemische Untersuchungen und anderes ausgeschlossen ist.

Die Selbsteinschätzung des Versenders schliesst das Zurückgreifen auf solche Mittel einfach aus, da in dieser Art der Klassifikation nach dem Verkaufswerth Lücken überhaupt nicht bestehen können.

Neben dem Grundsatz der S e l b s t e i n s c h ä t z u n g kommt hierbei der weitere der s t u f e n w e i s e n (progressiven) B e s t e u e r u n g zur Durchführung: die höheren Werthe werden in erhöhter Weise herangezogen; die niederen Werthe in vermindertem Grade: Grundsätze die in der neuen Wirthschaftslehre durchweg als richtig und zutreffend anerkannt sind.

Die Fuhrleistung ist indess nicht die zum Zweck der Beförderung allein bahnseitig auszuführende Arbeit; es treten die Leistungen der Aufgabe- und Ablieferungsbahnhöfe und die

Uebernahme der Verpflichtung hinzu, das zur Beförderung Uebernommene unversehrt dem Empfänger zu übergeben oder für den etwa entstandenen nachweisbaren Verderb oder Verlust Ersatz zu leisten.

Beide Sonderleistungen müssen entgegen der bisher bei der Tarifbildung befolgten Uebung auch besonders behandelt werden, um Klarheit in die Kostenberechnung zu bringen und nicht die Fuhrkosten zum Nachtheil der Genauigkeit der Rechnung mit solchen zu vermengen, die mit der Fuhrleistung nichts zu thun haben.

Die Fuhrgebühren sind abhängig von dem beförderten Gewicht, dem beanspruchten Laderaum und der Weglänge.

Die Bahnhofs- oder Abfertigungsgebühren bis zur Einstellung in den Zug und aus diesem wieder bis zur Ausgabe an den Empfänger, sind unabhängig von der Weglänge; daher nur einmal hälftig für die Annahme- und Ausgabestelle zu erheben.

Die Versicherungsgebühren endlich sind abhängig von dem Werthe des zum Versand Gebrachten und der Weglänge, da die Höhe des zu leistenden Ersatzes für Beschädigungen und Verluste, die mit dem Lade- und Entladegeschäfte sowie der Fuhrleistung zusammenhängen, im Verhältniss des Werthes der Sache und der Länge des Beförderungsweges wachsen.

Nach diesen Darlegungen über die maassgebenden Gesichtspunkte für die Herstellung eines sinn- und zeitgemässen Gebührenberechnungsplanes für die Eisenbahnleistungen wird bei der Herleitung und Begründung der Fuhrkostenansätze und der Aufstellung eines Entwurfs zur planmässigen End- und Durchführung zu verfahren sein.

Von vornherein darf ich mich der Zustimmung versichert halten, dass die auf Selbsteinschätzung nach dem Marktwerthe bezogene Klassifikation in Zeiten gedrückter Preise eine unmittelbare Hilfe infolge der selbstthätig den Marktverhältnissen angepassten Fuhrkosten bietet. Bessert sich die Marktlage, so bessern sich auch die Einnahmen der Eisenbahnen wieder, die stets beklagten, zeitraubenden Anträge, Berathungen, Entschliessungen werden vermieden.

Die Wirkung der Berechnung hat deshalb ausser der Richtigkeit und Einfachheit ein durchaus volkswirthschaftliches Gepräge: die Wirkung kommt sofort, d. h. rechtzeitig zum Ausdruck, nicht erst wenn Nothstände ein ernstes, schwer heilbares Krankheitsbild bieten und die Marktlage wieder einen milderen Ausdruck gewonnen, oder eine Frachterhöhung beschlossen wird, wenn der Markt wieder schlechter geworden ist.

Endlich möchte ich noch erwähnen, dass durch die Uebernahme der vollen Haftpflicht gegen die in Form von Werthversicherungsgebühren zu erhebende Vergütung die Eisenbahn den allein richtigen Standpunkt des vollverpflichteten Waarenführens einnimmt; dass hierdurch das Bewusstsein der vollen Verantwortlichkeit in allen Beamten und Arbeitern wesentlich gefördert und die Mitwirkung und der nachtheilige Eingriff der Transportversicherungsanstalten ausgeschlossen wird.

Es erscheint die Durchführung überdies als ein werthvoller Anfang zur Neuordnung des Versicherungswesens da, wo der Staat die Eisenbahnen in Besitz und Betrieb genommen. Es handelt sich um mehrere Hunderte von Millionen Tonnen zum Theil recht werthvoller Sachen und um Einbeziehung der Unfallversicherung für die Reisenden nach einer gesetzlich festzulegenden Richtschnur, mithin einer Klärung und Vereinfachung der Behandlung dieser zu endlosen Schreibereien und nicht selten zur Inanspruchnahme richterlicher Entscheidungen Veranlassung werdenden Entschädigungsansprüchen.

Trommer.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause: Berathung des Eisenbahnetats für 1896/97.

Ueber die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bei der am 22. Februar d. J. begonnenen zweiten Berathung des Eisenbahnetats gehaltenen einleitenden Rede haben wir bereits in Nr. 17 S. 154 d. Ztg. ein Referat gebracht, in welchem wir die Rede des Herrn Ministers in grossen Umrissen wiedergegeben haben. Dieser Mittheilung tragen wir ergänzend noch folgendes nach:

Nachdem bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 273 700 000 *M.* (18 300 000 *M.* mehr als im Vorjahre) zunächst der Berichterstatter der Budgetkommission Abg. Dr. Sattler über die Kommissionsverhandlungen referirt hatte, führte der Herr Minister Thielen, an die bei Berathung des Etats für 1895/96 gemachten Mittheilungen anknüpfend, aus, dass zur Durchführung der neuen Etats- und Rechnungsvorschriften, nach welchen Frachten für Betriebsdienstgüter nicht mehr berechnet und Altmaterialien nicht mehr bewerthet werden sollen, von den Gesammteinnahmen des Jahres 1894/95 insgesammt 22 400 000 *M.* abgesetzt werden mussten.

Gegen den Etat trat also durch diese Absetzung von 22 400 000 *M.* anstatt der Mehreinnahme eigentlich eine Mindereinnahme von 6 300 000 *M.* ein. Wenn trotzdem der Ueberschuss sich in Wirklichkeit um 14 Millionen Mark gegen den Anschlag erhöht hat, so beruht das darin, dass es möglich war, die Ausgaben um 20 400 000 *M.* zu ermässigen. Es kam, wie schon der Herr Referent bemerkte, dabei ein Betriebskoeffizient heraus, je nachdem man die 22 400 000 *M.* hineinrechnet oder nicht, von 59,68 oder 58,32 %. Gegen die rechnungsmässigen Zahlen von 1893/94 gestaltet sich indessen die Sachlage so, dass die rechnungsmässigen Einnahmen um 16 Millionen Mark höher waren, die Ausgaben aber trotz dieser erheblichen Mehreinnahme um 8 639 000 *M.* niedriger.

Die Vergleichung des laufenden Jahres 1895/96 mit dem abgeschlossenen Jahre 1894/95 sei durch die mit dem 1. April 1895 ins Leben getretene Neuorganisation mit ihren veränderten Rechnungs- und Finanzvorschriften und ihrem neuen Etatsschema ausserordentlich erschwert worden. Obwohl in diesem Jahre nur noch 2 Monate ausstehen, sei die Schätzung doch mit einiger Vorsicht aufzunehmen.

Dies vorausgeschickt, führte der Herr Minister u. a. folgendes aus:

Veranschlagt ist das laufende Jahr in den Einnahmen auf 980 961 000 *M.*; wir schätzen die Verkehrseinnahmen auf 1005 Millionen Mark, also plus 24 Millionen Mark. Es ist das ein gewisser Abschnitt in der Staatseisenbahnverwaltung. Zum ersten Mal überschreiten wir in den Einnahmen die Milliarde. Das ist ein grosses Wort und bedeutet für die Preussischen Finanzen auch eine wichtige Thatsache. Feiern wollen wir zwar diese Thatsache nicht und wir wollen auch nicht weiter damit prunken, denn wir wissen bei der Staatseisenbahnverwaltung ganz genau, dass wir im grossen und ganzen auf die Einnahmen doch nur einen geringen Einfluss ausüben können, dass das von Faktoren abhängt, deren wir nicht Herr sind. Aber erfreulich ist es doch, aber nicht bloss für uns Leute der Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch für das ganze Land, erfreulich hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Steigerung der Verkehrseinnahmen bei der Staatseisenbahnverwaltung ein ziemlich zuverlässiges Barometer dafür ist, dass unsere wirthschaftlichen Verhältnisse wenigstens in Handel und Industrie gesund und in gedeihlicher Entwickelung begriffen sind. Hoffen wir, dass wir das in naher Zukunft auch von der Landwirthschaft sagen können, dann werden jedenfalls die Einnahmen und die Ueberschüsse der Staatseisenbahnverwaltung sich noch günstiger gestalten, als das heute der Fall ist.

Trotz der sehr erheblichen Mehreinnahmen rechnen wir nur auf 1 Million Mark Mehrausgaben. Es ergibt sich danach ein Mehrüberschuss von 23 Millionen Mark.

Der Herr Finanzminister hat bei der ersten Lesung den Mehrüberschuss auf 16—17 Millionen Mark angenommen, zu gleicher Zeit auch damals schon bemerkt, dass voraussichtlich der Abschluss noch günstiger werden wird. Die Differenz zwischen den damaligen Angaben des Finanzministers und meinen heutigen Angaben liegt eben darin, dass inzwischen die definitive Berechnung der Einnahmen sich günstiger gestaltet hat, und dass seitdem 2 Monate ins Land gegangen sind, die beide sich sehr günstig entwickelt haben. Namentlich hat der Güterverkehr in den letzten beiden Monaten ganz erheblich höhere Erträge abgeworfen.

Sind die von mir angegebenen Ziffern richtig, so ergibt sich ein buchmässiger Mehrüberschuss gegen 1894/95 von

51 900 000 *M*, und wenn man die im Eingang meiner Rede erwähnten 22 400 000 *M* absetzt, noch von 29 500 000 *M*.

Der Betriebskoeffizient von 1895/96 gestaltet sich auf 56,49 %, ist also, wenn ich nur das Jahr 1891/92 hier zum Vergleich anziehe und nicht weiter zurückgehe, von 65 % auf 56,49 %, also um 8,5 % heruntergegangen, gegen den Koeffizienten des Jahres 1894/95 voraussichtlich um 2,3 %.

Diese Zahlen sind meines Erachtens noch erfreulicher als die Steigerung der Einnahmen, sie bringen den Beweis dafür, dass innerhalb der Verwaltung mit Vorsicht und Sparsamkeit gewirthschaftet worden ist, und ich meine, in der Beziehung dürfte ich wohl im Namen der Staatseisenbahnverwaltung ohne Ueberhebung aussprechen, dass wir auf dieses Resultat einigermaassen stolz sind. Dies Resultat hat aber nur erreicht werden können dadurch, dass sämmtliche mir unterstellte Beamten aller Dienstzweige in treuester Pflichterfüllung mit einer Berufsfreudigkeit und persönlichen Opferfreudigkeit sondergleichen nicht nur ihre Schuldigkeit gethan, sondern weit darüber hinaus bestrebt gewesen sind, an ihrem Theil und an ihrer Stelle die hohen Aufgaben mit zu erfüllen, die der Staatseisenbahnverwaltung in unserem Lande gestellt worden sind.

Ich hoffe, dass die Zeit auch nicht mehr fern sein wird, wo die allgemeine Finanzlage es gestatten wird, diesen Dank thatsächlicher auszudrücken dadurch, dass diejenigen Beamtenkategorien, die in ihren Gehältern noch zurückgeblieben sind, eine angemessene Aufbesserung erfahren.

Ich darf dann noch hinzufügen, dass die Thüringischen Eisenbahnen, die wir im vorigen Jahre verstaatlicht haben, auch ihrerseits im laufenden Etatsjahr gute Ergebnisse erwarten lassen. Es lässt sich jetzt schon mit Sicherheit übersehen, dass die Verstaatlichung der Thüringischen Bahnen nicht nur ein Segen für die betreffenden Lande und für die bei den betreffenden Bahnen beschäftigten Beamten gewesen ist, sondern dass auch der Preussische Staat durch den Betrieb dieser Bahnen in seinen Verhältnissen keineswegs eine Verschlechterung erfahren hat.

Ich möchte dabei zugleich mir die Bemerkung gestatten, dass die Ueberführung der Privatbahnen in das Staatsbahnsystem sich überall glatt vollzogen hat, dass wir überall bereitwilliges Entgegenkommen und offenes Verständniss gefunden haben. Insbesondere kann ich mit besonderem Dank anerkennen, dass dies bei den betheiligten Bundesregierungen sowohl wie bei den ihnen unterstellten Behörden der Fall gewesen ist.

Ich wende mich nun zu dem Ihnen vorliegenden Etat von 1896/97. Die Einnahmen sind veranschlagt zu 1 020 Millionen Mark. Das ist gegen den Etat von 1895/96 ein Plus von 40 Millionen Mark, gegen die Wirklichkeit, gegen 1894/95 ein Plus von 75 Millionen Mark und wiederum nach Abzug der 22,4 von 52 Millionen Mark. Die Ausgaben sind veranschlagt auf 580 453 000 *M*; das ergibt gegen den Etat von 1895/96 ein Plus von 14 Millionen Mark, gegen die Wirklichkeit, gegen 1894/95 ein Plus von 20 Millionen Mark — demnach einen Ueberschuss von 440 138 000 *M*, also gegen den Etat 1895/96 ein Plus von 26 Millionen Mark, gegen die Wirklichkeit, gegen 1894/95 ein Plus von 55 Millionen Mark, beziehungsweise ein Plus von 32 Millionen Mark. Der Betriebskoeffizient beziffert sich dann auf 56,88 % bei der Veranschlagung, also ist der Betriebskoeffizient um einen Bruchtheil höher geworden als der Etat, beziehungsweise in der Wirklichkeit für 1895/96. Es ist das natürlich, denn bei der Veranschlagung des Etats 1896/97 sind wir, wie ich glaube sagen zu dürfen und wie auch die Budgetkommission anerkannt hat, sowohl bei den Einnahmen wie bei den Ausgaben mit der nöthigen Vorsicht verfahren.

In den letzten 10 Etatsjahren sind aus den Mitteln des Ordinariums des Etats beschafft 560 Lokomotiven, 1 469 Personenwagen und 16 638 Güterwagen über den Ersatz des Abgangs hinaus, also über diejenige Ziffer hinaus, die lediglich zur Ergänzung des vorhandenen Bestandes hingereicht hätte. Es ist das eine reine Melioration, die allerdings ein vorsichtiger Wirthschaftsführer namentlich in guten Jahren ja gewiss nicht versäumen wird.

Bei der Erneuerung des Oberbaues sind in den letzten 10 Jahren aus dem Ordinarium 13 328 km durchgehend Geleise erneuert worden. Wir sind jetzt soweit gekommen, dass 92,50 % aller unserer durchgehenden Geleise Stahlschienen haben. Aus dem Extraordinarium und aus den Baumitteln sind natürlicherweise noch ganz andere Summen aufgewendet worden, die sehr erheblich sind. Ich will, um hier nicht zu weitläufig zu werden, verzichten, diese Summen anzugeben.

Der Herr Referent hat bereits ausgeführt, dass nach den Mittheilungen, die in der Budgetkommission seitens der Vertreter der Staatsregierung gemacht worden sind, man wohl sagen darf, die Neuorganisation hat — soweit sich das bis jetzt übersehen lässt, wir haben ja noch nicht einmal ein volles Jahr, innerhalb dessen wir in der neuen Organisation gewirthschaftet haben — den Erwartungen entsprochen, die bei der Einführung der Organisation von mir ausgesprochen worden sind. Die Uebergangszeit ist für uns alle eine ausserordentlich schwere gewesen. Sie hat uns alle, vom Minister bis zum geringsten Büreaudiätar, mit ausserordentlicher Arbeit belastet und auch mit mancher Sorge erfüllt. Wir können sagen: Gott sei Dank, über diese Periode sind wir nun hinweg. Der Uebergang wurde in mancher Beziehung dadurch erschwert, dass wir in verschiedenen Theilen des Landes sehr gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs haben gerecht werden müssen. Ich erinnere nur an die Festlichkeiten und den Zuzug ganz Deutschlands nach Friedrichsruh, ich erinnere an die Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals, an die Feiern auf den Schlachtfeldern in Elsass-Lothringen, an die grossen Manöver, die im vorigen Jahre stattgehabt haben, ich erinnere endlich an die plötzliche Verkehrssteigerung im Güterverkehr. Was das letztere betrifft, so kann uns ja eingewendet werden: bei der Gelegenheit habt ihr euch doch nicht so bewährt, wie im Lande erwartet wurde, es ist Wagenmangel eingetreten. Aber ich meine, im grossen und ganzen hat der gesammte Organismus der Staatseisenbahnverwaltung den Anforderungen voll genügt, und es hat sich nach keiner Seite hin fühlbar gemacht, welche ausserordentlichen Veränderungen innerhalb der Staatseisenbahnverwaltung seit dem 1. April 1895 vorgegangen sind.

Wenn ich nun auf die äusseren Folgen mit einigen Worten zurückkommen darf, so ist schon bei der Berathung der neuen Organisation von mir angeführt worden, dass eine wesentliche Verminderung der Bediensteten durch die Neuorganisation herbeigeführt werden würde. Wir beschäftigen augenblicklich 8 150 Bedienstete weniger als zu der Zeit, wo wir die ersten Vorarbeiten für die neue Organisation in die Hand nahmen, das ist seit dem Jahre 1892. Wir beschäftigen 3 150 Beamte weniger, trotzdem, dass seit der Zeit das Staatseisenbahnnetz um 2 100 km zugenommen hat, und trotzdem, dass der Verkehr, wie die vorhin genannten Zahlen bestätigen, ganz erheblich gesteigert worden ist. Dieses Minus an Beamtenkräften ist wesentlich gespart worden im eigentlichen Büreaudienst; im Verkehrs- und Betriebsdienst nur zum ganz geringen Theil. Der eigentlich büreaukratische Theil der Verwaltung hat diese Kräfte hergeben müssen und hat sie auch, wie der Erfolg zeigt, hergeben können.

Der Minderaufwand für diese 3 150 Beamten beläuft sich auf etwa 7 Millionen Mark, davon kommen schon jetzt 4 Millionen Mark zur vollen Geltung; der Rest ist anzurechnen auf die Dispositionsgehälter und tritt erst allmählich in die Erscheinung.

Ich komme nun schliesslich dazu, noch einige Worte über die innere Organisation zu sprechen und wie dieselbe sich ausgestaltet hat. Es ist wiederholentlich hervorgehoben und zum Theil auch heute erwähnt worden, dass unser Etat augenscheinlich ein ganz anderer geworden ist. M. H., ich glaube, unser Etat ist viel durchsichtiger und klarer geworden! Es hat mir eine besondere Genugthuung bereitet, dass dieser Etat auch vom Bayerischen Ministerium eingeführt ist. Es bereitet mir das eine gewisse Genugthuung, weil ich mir gesagt habe, die sachverständigen Fachgenossen haben es sich gewiss sehr gründlich und vorsichtig überlegt, ehe sie das Preussische Etatsschema bei sich einführten; und wenn sie das gethan, so müssen sie im grossen und ganzen keinen Nachtheil, sondern einen Vortheil darin erblickt haben. Aber ich freue mich auch deswegen, weil das für uns nach mancher Richtung hin, namentlich in statistischer Beziehung ein entschiedener Vortheil ist und noch mehr sein würde, wenn auch die übrigen Bundesstaaten, die Staatsbahnen haben, sich diesem Schema anschliessen würden. Es würde dadurch manches erheblich vereinfacht und auch dem Reichseisenbahnamt die Arbeit nach vielen Richtungen hin erleichtert. Auch die Oesterreichische Verwaltung hat ja bekanntlich jetzt ein Eisenbahnministerium eingesetzt. In den Satzungen, die veröffentlicht worden sind für die innere Einrichtung des Oesterreichischen Eisenbahnministeriums und die diesem Ministerium unterstellten Behörden (vergl. Nr. 9 S. 79 ff. d. Ztg. Die Red.) habe ich manche Verwandtschaft mit unserer Neuorganisation entdeckt und mich darüber gefreut.

Unzweifelhaft vortheilhaft hat sich die neue Finanz- und Rechnungsordnung erwiesen. Sie hat sich vortheilhaft erwiesen einmal durch die sehr erheblichen Vereinfachungen, welche der Verwaltung dadurch in den Schooss gefallen sind, zweitens aber — und das ist mindestens ebenso hoch zu veranschlagen —, weil nunmehr fast für jedes Organ der Verwaltung, welches überhaupt Geld auszugeben in der Lage ist, es möglich wird, jederzeit den Stand der ihm zur Verwaltung anvertrauten Fonds klar zu übersehen. Und das ist insbesondere für die technischen Titel unseres Etats von unschätzbarem Werth. Es ist auch möglich geworden, für die ausführenden Organe die Schreibarbeit erheblich zu vermindern und dieselben dadurch in höherem Grade zu befähigen, durch persönliches Eingreifen, durch persönliche Aufsicht die ihnen gestellten Aufgaben zu erledigen. Meine Herren, ich darf daher wohl die Hoffnung aussprechen, dass auch in Zukunft die jetzige Organisation der Staatseisenbahnverwaltung sich bewähren wird.

Zur Verstaatlichung der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath vorgenannter Eisenbahn hat der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre am 21. d. Mts. folgende Anträge zur Beschlussfassung unterbreitet, welche einstimmig angenommen wurden (siehe S. 168 d. Ztg.).

Die Generalversammlung wolle beschliessen:

Zum 1. Punkt der Tagesordnung: Das Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 10. Februar 1896 zwischen dem K. K. Eisenbahnministerium und dem K. K. Finanzministerium im Namen der K. K. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits, betreffend den Ankauf der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat (siehe nachstehend) wird genehmigt und wird der Verwaltungsrath, für den Fall der Perfektionirung dieses Uebereinkommens, zur Durchführung desselben ermächtigt.

Zum 2. Punkt der Tagesordnung: Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, für den Fall der Perfektionirung des Uebereinkommens, ddo. 10. Februar 1896, die Beifügung des ganzen Uebereinkommens als Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten zu veranlassen, sowie etwaige weitere im Einvernehmen mit der hohen K. K. Regierung festzustellende Statutenänderungen mit derselben Rechtswirksamkeit vorzunehmen, als wenn dieselben von der Generalversammlung beschlossen wären.

Uebereinkommen vom 10. Februar d. J., betreffend den Ankauf der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat.

§ 1. Die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn insbesondere:

a) die den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunden vom 15. Juni 1856, vom 22. August 1865 und vom 31. März 1872 bildenden Eisenbahnlinien in jenem Umfange, wie dieselben im Eisenbahnbuche des K. K. Landgerichts in Prag eingetragen sind;

b) das gesammte zum Betriebe der unter Litt. a angeführten Eisenbahnlinien dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss der Fahrbetriebsmittel sammt Reservestücken, des Inventars und der Vorräthe aller Art;

c) den sonstigen Realbesitz der Gesellschaft einschliesslich der Eisengiesserei in Reichenberg nebst allem Zugehör an stehenden und beweglichen Maschinen, Einrichtungen, Materialien und Vorräthen;

d) die noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen restlichen Obligationen des im Jahre 1892 zu Investitionszwecken aufgenommenen 4% Prioritätsanlehens, sowie den noch nicht zur bestimmungsmässigen Verwendung gelangten Rest des aus dem Erlöse von Obligationen des bezeichneten Prioritätsanlehens gebildeten Investitionsfonds;

c) sämmtliche sonstigen im Besitze oder in der Verwaltung der Gesellschaft befindlichen Aktiven, mit Einschluss der Kassenbestände, namentlich der Gewinnvorträge aus früheren Jahren, sowie des zur Verfügung der Gesellschaft stehenden Antheiles an dem Gewinne aus der zufolge des Gesetzes vom 28. Juni 1892 und des mit diesem Gesetze genehmigten Uebereinkommens vom 27. April 1892 durchgeführten Konvertirung ihrer 5% Prioritätsobligationen;

demgemäss überträgt die K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn an den Staat

f) auch cessionsweise alle ihr zustehenden Aktivforderungen, insbesondere die aus dem Bau und Betriebe herrührenden Forderungen an dritte Personen.

Bezüglich der von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft.

§ 2. Zugleich mit den Aktiven und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, namentlich auch alle noch nicht abgerechneten Forderungen und Schuldigkeiten aus Kartellen und Verbänden, wie nicht minder Verpflichtungen aus Refaktien, Rückvergütungen usw. auf den Staat über; insbesondere werden die noch aushaftenden Anlehen der Gesellschaft und zwar der Restbetrag aus der Betheiligung der Aktiengesellschaft der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit dem ursprünglichen Nominalbetrage von 3 150 000 fl. an der Lotterieanleihe der K. K. priv. Oesterreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, ferner die noch nicht getilgten Obligationen des von der Gesellschaft im Jahre 1892 aufgenommenen, auf den gesellschaftlichen Eisenbahnlinien bücherlich haftenden 4% Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 24 000 000 fl. Oe. W. S, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.

Der Staat tritt daher auch in die noch mit dritten Personen anhängigen Rechtsstreite der Gesellschaft als Rechtsnachfolger der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

Demgemäss übernimmt der Staat ferner alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der Gesellschaft auf Grund der einschlägigen Vereinbarungen hinsichtlich des Anschlusses an die Zittau-Reichenberger Bahn, sowie hinsichtlich des Betriebes der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecken von der Reichsgrenze bei Königshan bis zur Anschlussstation Liebau und von der Reichsgrenze bei Tschernhausen bis zur Anschlussstation Seidenberg, ferner bezüglich der in die erworbenen Bahnlinien einmündenden Lokal- und Schleppbahnen erwachsen sind.

Der bisher von der Gesellschaft für Rechnung des Staates geführte Betrieb der Staatsbahnlinie von Königshan nach Schatzlar wird mit dem Zeitpunkte des Ueberganges der im § 1 angeführten Vermögensobjekte in den physischen Besitz des Staates in die eigene Regie des letzteren übernommen.

Die sämmtlichen im ebengedachten Zeitpunkte in Händen der Gesellschaft befindlichen, auf den Bau und Betrieb der im § 1 angeführten Vermögensobjekte Bezug habenden Kautionen, Rücklässe und dergl. sind der K. K. Staatsverwaltung zu übergeben.

§ 3. Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung übergibt der Staat — abgesehen von der Uebernahme der in § 2 angeführten Verbindlichkeiten, insbesondere der aushaftenden Anlehen zur Selbstzahlung — an die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zur Ausschüttung an die Aktionäre einen Nominalbetrag von 34 500 000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, zerlegt in 75 000 Stück zu 400 Kronen und 22 500 Stück zu 200 Kronen, von welchen je 10 Stück zu Stücken von je 4 000 Kronen beziehungsweise 2 000 Kronen vereinigt werden können.

Diese Staatsschuldverschreibungen werden in Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgestellten Währung ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug vom 1. Juli 1896 an mit jährlich 4% verzinst und vom 1. Januar 1906 an bis längstens 31. Dezember 1985 nach einem von der K. K. Staatsverwaltung festzusetzenden Tilgungsplane zurückgezahlt. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, nach dem 1. Januar 1906 jeweilig auch eine grössere als die nach dem Tilgungsplane entfallende Stückzahl von Schuldverschreibungen, eventuell auch sämmtliche Schuldverschreibungen zurückzuzahlen. Diese Schuldverschreibungen erhalten halbjährliche, nachhinein am 1. Januar und am 1. Juli jedes Jahres fällige Zinsenkupons, deren erster am 1. Januar 1897 fällig wird.

Zur Sicherstellung dieser Staatsschuldverschreibungen soll das Pfandrecht ob den sämmtlichen Linien der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, und zwar mit der bücherlichen Rangordnung unmittelbar nach dem bestehenden, im § 2 bezeichneten gesellschaftlichen Prioritätsanlehen, jedoch mit der Maassgabe eingetragen werden, dass in dem Falle, als das letztere etwa in der Folge konvertirt werden und sohin zur Löschung gelangen sollte, das neu zur Ausgabe gelangende Konvertirungsanlehen dieselbe bücherliche Rangordnung erhalten soll, welche eben dieses frühere Prioritätsanlehen gehabt hatte, derart, dass dann die Staatsschuldverschreibungen wieder in der Rangordnung unmittelbar nach dem neuen (Konvertirungs-) Anlehen eingetragen erscheinen.

Die Ausfolgung der Staatsschuldverschreibungen im obigen Nominalbetrage an die Gesellschaft erfolgt nach durchgeführter Uebertragung des Eigenthumsrechtes des K. K. Aerars auf die gesellschaftlichen Bahnlinien im Eisenbahnbuche, spätestens am 15. November 1896, wogegen die Gesellschaft verpflichtet ist, die Gesellschaftsaktien in dem Maasse, als ihr dieselben eingeliefert werden, im durchlochten Zustande an die K. K. Staatscentralkasse abzuführen.

Der am 1. Juli 1896 fällig werdende Kupon der gesellschaftlichen Aktien wird für Rechnung des Staates mit dem Betrage von 5 fl. eingelöst.

Die folgenden §§ 4–16 stimmen mit den §§ 6—18 des in Nr. 16 S. 142 d. Ztg. abgedruckten Uebereinkommens, betreffend die Verstaatlichung der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, fast wörtlich überein, weshalb wir deren Abdruck unterlassen. Nur § 10 des Uebereinkommens weicht von dem § 12 des die Verstaatlichung der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn betreffenden Uebereinkommens insofern ab, als die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gleich nach erfolgter Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens in Liquidation treten soll.

Kleinbahnen der Gesellschaft Lenz & Co.*)

I. Im Betrieb befindliche Bahnstrecken.

Lfde. Nr.	Betriebsstrecken: Bezeichnung	Betriebsstrecken: von — bis	Spurweite m	Länge km	Betriebsabtheilung	Betrieb eröffnet am	Bemerkungen.
1	Stolpethalbahn	Stolp-Rathsdamnitz	1,435	18,9		15/8. 1894	gemeinsamer Betrieb.
2	Kreis Stolp	Rathsdamnitz-Brettkrug	1,435	8,7	Betriebsabtheilung Stettin	12/10. 1895	gemeinsamer Betrieb.
3	Saatziger Kreisbahnen	a) Naugard-Alt-Damerow-Grassee b) Alt-Damerow-Daber	1,00	86,9	Betriebsabtheilung Stettin	14/1. 1895 12/5. 1895 12/5. 1895 1/11. 1895	Stargard-Nörenberg. Nörenberg-Grassee. Alt-Damerow-Kannenberg. Kannenberg-Daber.
4	Greifenhagener Kreisbahnen	a) Greifenhagen-Wildenbruch b) Greifenhagener Hafenbahn	1,435	33,5	Betriebsabtheilung Stettin	25/1. 1895	
5	Franzburger Kreisbahnen	a) Stralsund-Damgarten b) Abzw. Altenpleen-Clausdorf	1,00	65,9	Betriebsabtheilung Stettin	5/5. 1895	
6	Franzburger Südbahn	Velgast-Tribsees	1,435	30,3	Betriebsabtheilung Stettin	19/5. 1895	
7	Colberger Kleinbahnen	a) Regenwalde-Gr.-Jestin-Colberg b) Gr.-Jestin-Stolzenberg	1,00	82,5	Betriebsabtheilung Stettin	1/6. 1895 21/7. 1895 21/9. 1895	Regenwalde-Roman. Roman-Colberg. Jestin-Stolzenberg.
8	Rügener Kleinbahnen	Theilstrecke Putbus-Binz	0,75	10,0	Betriebsabtheilung Stettin	22/7. 1895	Reststrecken noch im Bau.
9	Bromberger Kreisbahnen	a) Bromberg-Crone a/Br. b) Marthashausen-Kasprowo-Trezementowo-Wierzchucin c) Goscieradz-Suchary (Nakel) d) Maximilianowo-Gondes	0,60	92,0	Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft Bromberg	18/5. 1895 19/5. 1895 — 12/5. 1895	
10	Wirsitzer Kreisbahnen	a) Weissenhöhe-Lobsens-Witoslaw b) Suchary-Nakel c) Dembowo-Nakel mit Abzw. Erlau	0,60	75,0	Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft Bromberg	15/5. 1895 3/10. 1895	
11	Osthavelländ. Kreisbahnen	Nauen-Ketzin	1,435	16,9	Betr.-Abth. Berlin	13/12. 1893	einschl. Hafengeleis.
12	Bleckeder Kreisbahnen	Dahlenburg-Bleckede-Echem	0,75	47,0	Betr.-Abth. Berlin	15/12. 1895	
13	Euskirchener Kreisbahnen	a) Liblar-Euskirchen b) Frauenberg-Zülpich-Satzvey-Arloff	1,00	57,6	Betr.-Abth. Köln	1/3. 1895 11/8. 1895	
		zusammen	—	625,2	—	—	—

II. Im Bau befindliche Bahnstrecken.

Lfde. Nr.	Baustrecken: Bezeichnung	Baustrecken: von — bis	Spurweite m	Länge km	Bauabtheilung	voraussichtliche Betriebseröffnung	Bemerkungen.
1	Regenwalder Kleinbahnen	a) Daber-Labes b) Abzw. Meesow-Sallmow	1,00	35,3	Bauabtheilung Stettin	Aug. 1896	
2	Randower Kreisbahnen	Stolzenburg-Stettin	1,435	30,0	Bauabtheilung Stettin	Okt. 1896	falls keine Verlegungen gefordert werden.
3	Rügener Kleinbahnen	a) Bergen-Altenkirchen b) Altefähr-Putbus	0,75	85,9	Bauabtheilung Stettin	Juli 1896	Theilstrecke Puttbus-Binz mit 10,9 km im Betrieb.
4	Demminer Kleinbahnen	a) Demmin-Treptow b) Abzw. Schmarsow-Jarmen	0,75	62,7	Bauabtheilung Stettin	Okt. 1896	
5	Anklam-Lassan	a) Anklam-Lassan b) Abzw. Krenzow-Buddenhagen	0,60	30,4	Bauabtheilung Stettin	April 1896	für Güter seit Oktober 1895 im Betrieb.
6	Greifenberger Kleinbahn	Greifenberg-Horst	0,75	35,0	Bauabtheilung Stettin	Juli 1896	
7	Saatziger Kreisbahnen	Casshagen-Kl.-Spiegel	1,00	20,0	Bauabtheilung Stettin	Juli 1896	
8	Stolp-Dargeröse	Stolp-Dargeröse	0,75	56,5	Bauabtheilung Stettin	—	
9	Nebenb. Greifswald-Grimmen	Greifswald-Grimmen-Tribsees	1,435	49,1	Bauabtheilung Stettin	Okt. 1896	
10	Strausberg-Hennickendorf	Strausberg-Herzfelde-Hennickendorf	1,435	9,5	Bauabtheilung Berlin	Mai 1896	
11	Sonnenburg-Cüstrin	Sonnenburg-Cüstrin	1,435	12,5	Bauabtheilung Berlin	Mai 1896	
12	Nebenb. Ostrowo-Skalmierzyce	Ostrowo-Skalmierzyce	1,435	16,5	Bauabtheilung Berlin	**)	
13	Halle-Hettstedt	Halle-Hettstedt	1,435	45,0	Bauabtheilung Berlin	Mai 1896	
14	Bergheimer Kreisbahnen	a) Horrem-Bergheim-Hameln b) Horrem-Möderath c) Berg Elsdorf-Bergheim d) Bergheim-Reydt	1,00	55,0	Bauabtheilung Köln	Okt. 1896	
15	Kerpen-Frechen	Kerpen-Frechen	1,00	8,0	Bauabtheilung Köln		
16	Liblar-Möderath	Liblar-Möderath	1,00	12,0	Bauabtheilung Köln		
17	Engelskirchen-Marienheide	Engelskirchen-Marienheide	1,00	18,6	Bauabtheilung Köln		
18	Bruchsal-Odenheim/Menzingen	Bruchsal-Odenheim/Menzingen	1,435	30,0	Bauabth. Karlsruhe	März 1896	
19	Bühlerthalbahn	Bühl-Bühlerthal	1,435	6,0	Bauabth. Karlsruhe		
		zusammen	—	618,0	—	—	—

*) Siehe den Text hierzu auf folgender Seite.
**) Die Strecke Ostrowo-Skalmierzyce ist inzwischen (am 14. d. Mts.) dem Betriebe übergeben worden.

Die Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, entwickelt in dem Bau von Kleinbahnen eine ungemein rege Thätigkeit. Am 1. Januar d. J. standen bereits 625,2 km Eisenbahnen im Betriebe, von denen 336,7 km der Betriebsabtheilung Stettin, 167,0 km der Ostdeutschen Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg, 63,9 km der Betriebsabtheilung Berlin und 57,6 km der Betriebsabtheilung Köln unterstehen.

Von der Gesammt-Betriebslänge haben 108,3 km = 17,32 % eine Spurweite von 1,435 m, 292,9 km = 46,85 % eine solche von 1,0 m, 57,0 km = 9,12 % eine Spurweite von 0,75 m und 167,0 km = 26,71 % (die Bromberger und Wirsitzer Kreisbahnen) eine solche von 0,60 m.

Im Bau befinden sich 618 km, deren Eröffnung im Laufe dieses Jahres zu erwarten steht.

Die Spurweite der im Bau befindlichen Bahnstrecken beträgt bei 198,6 km (32,14 %) 1,435 m, 148,9 km (24,09 %) 1,0 m, 240,1 km (38,85 %) 0,75 m und bei 30,4 km (4,92 %) 0,60 m.

Mit Schluss des laufenden Jahres dürften somit die von der Firma Lenz & Co. hergestellten Bahnen eine Ausdehnung von über 1 200 km haben. H—g.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 838 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des engeren Ausschusses für die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, Begleitschreiben zum Protokoll der am 29./31. Januar d. J. in München abgehaltenen Sitzung dieses Ausschusses (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnminister im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Derselbe hat sich bei Gelegenheit der Debatte über das im Verordnungswege eingeführte Eisenbahnministerium (Nr. 16, S. 144 dieser Zeitung) mit einer sehr sympathisch aufgenommenen Rede eingeführt, welche wir im Auszuge*) hiermit folgen lassen:

Ich möchte mit Beziehung auf die soeben gehörten Reden nur ganz kurz einige Berichtigungen vornehmen. Es ist in erster Reihe mir gegenüber der Vorwurf gemacht worden, dass der neue Entwurf dem Reichs-Kriegsministerium besondere Vortheile und eine besondere Einflussnahme auf die Eisenbahnen einräume. Ich kann Sie versichern, dass der Einfluss, welcher der Kriegsverwaltung heute eingeräumt wird, um kein Haar grösser ist, als er früher war, und dass ich auch in Zukunft diesbezüglich keinen grösseren Einfluss gewähren werde. Die Ungarischen Eisenbahnen unterstehen genau demselben Einflusse wie die Oesterreichischen, und wir waren darauf bedacht, den Einfluss der Kriegsverwaltung bei dieser Gelegenheit nicht zu vergrössern. Ich werde jederzeit die grösste Objektivität walten lassen, und mein oberster Grundsatz wird der sein, mit aller Kraft die Verkehrsinteressen zu fördern. Dass man der Kriegsverwaltung ihren Einfluss wahren muss, ist ganz selbsverständlich, denn im Kriegsfalle sind die Eisenbahnen in erster Linie dazu bestimmt, das Reich zu vertheidigen, und deshalb muss alles geschehen, um in kürzester Zeit die Ansammlung der Armee an der Grenze zu ermöglichen.

Der zweite Anwurf, der gegen das Eisenbahnministerium gerichtet wurde, ist der der Einführung der Deutschen Dienstsprache auf den Staatsbahnen mit Ausnahme Galiziens. Wir haben damit gar nichts neues geschaffen, denn das Organisationsstatut, wie es bisher bestand, kennt in allen seinen Theilen nur die Deutsche Dienstsprache; es ist wortgetreu aus dem alten Statut der Generaldirektion der Staatsbahnen übernommen. In den Galizischen Direktionen wird genau so die Deutsche Dienstsprache gehandhabt wie in allen anderen Direktionen, und ich werde bezüglich Galiziens genau in derselben Weise darauf sehen, dass im internen Dienst die Deutsche Dienstsprache aufrechtbleibe, wie in den übrigen Ländern.

Die beiden vom Eisenbahnminister bei diesem Anlass eingebrachten Gesetzentwürfe sind folgende:

Zusatzvereinbarung zum Uebereinkommen über den Internationalen Frachtverkehr.

Die in diesem Gesetzentwurf zum Berner Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 vorgeschlagenen Zusätze bestehen darin, dass künftighin auch Gold- und Silberbarren, Geld, wie überhaupt Werth- und Kunstgegenstände zum Transport auf Grund des internationalen Frachtbriefes zugelassen werden, desgleichen Leichentransporte, sofern die Beförderung als Eilgut erfolgt, die Transportgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden, die Leiche von einer beauftragten Person begleitet ist und die Beförderung den diesbezüglichen Vorschriften jedes einzelnen betheiligten Staates genügt. Ferner werden für die bedingungsweise zugelassenen gefährlichen Transportgegenstände neue, den technischen Erfahrungen besser entsprechende Verpackungsmaassregeln festgesetzt. — Die materiellen Bestimmungen dieser Vereinbarung bilden für Oesterreich kein Novum, sie sind im internen Verkehr Oesterreichs schon seit 1. Januar 1893 durchgeführt und auch für einen grossen Theil des internationalen Verkehrs durch Spezialvereinbarungen seit dem Jahre 1894. Jetzt aber sollen sie auf sämmtliche Vertragsstaaten ausgedehnt werden.

*) Des beschränkten Raumes wegen bedauern wir, die Rede nicht vollinhaltlich zum Abdruck bringen zu können. Die Red.

Die projektirte Eisenbahn Chodorow-Podwysokie.

Dem eingebrachten Gesetzentwurfe zufolge wird diese 43,5 km lange Linie, welche die Lemberg-Czernowitzer Bahn mit der Eisenbahn Halicz-Ostrow verbinden soll, auf Staatskosten mit einem Maximalaufwande von 3,65 Millionen Gulden hergestellt werden. Die Ausführung ist an die Bedingung geknüpft, dass Galizien aus Landesmitteln einen nicht rückzahlbaren Beitrag zu den Kosten der Bahn in jener Höhe leistet, welche erforderlich ist, um die von den Interessenten zu leistenden Beiträge auf 1 Million Gulden zu ergänzen. Für den auf das Jahr 1896 entfallenden Theil der Baukosten wird der Regierung ein Spezialkredit von 2 Millionen Gulden bewilligt, wovon 500 000 fl. aus den Beiträgen der Interessenten zu entnehmen, die restlichen 1,5 Millionen Gulden im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sind. Der Motivenbericht erklärt, dass diese Linie den wirthschaftlichen Interessen der von ihr berührten Gegenden entspricht, da sich daselbst grosse Waldkomplexe befinden und der Kartoffelbau, die Zucht von Borstenvieh und Geflügel, endlich die Ausbeutung von Kalk- und Gipsgruben betrieben wird. Die Regierung berechnet den jährlichen Reinertrag der zu bauenden Eisenbahn mit 54 000 fl. und erklärt, es seien durch die Realisirung des Baues für die anstossenden Linien der Staatsbahnen Mehreinnahmen in solcher Höhe zu erwarten, dass durch diese Eingänge das gesammte Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals bedeckt und ausserdem ein namhafter Vortheil für die Staatsverwaltung erzielt würde. Dem Projekte komme eine gesammtstaatliche Bedeutung zu, weswegen sich die Regierung entschlossen habe, die Ausführung der Bahn auf Staatskosten in Antrag zu bringen.

Der Ausbau des staatlichen Bahnnetzes.

Im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses kündigte der Minister von Guttenberg wichtige Vorlagen für den Ausbau des Eisenbahnnetzes „zur Ergänzung der für den Export und Import erforderlichen Verkehrslinien“ an. Diese Ankündigung bezieht sich wohl auf eine der Eisenbahnlinien, welche für die Schaffung einer zweiten Verbindung mit Triest seit langen Jahren ins Auge gefasst wurde. Der Finanzminister hat auf die nahegerückte Eventualität eines derartigen auf Staatskosten auszuführenden Baues bereits in seinem Finanzexposee hingewiesen. Die baldige Verwirklichung des Projektes der Tauern- oder Karawankenbahn würde mit grosser Freude begrüsst werden. Bemerkenswerth ist noch, dass Minister von Guttenberg die Einbringung der erwähnten Vorlagen von der Genehmigung der geplanten Investitionsanleihe (siehe weiter unten) abhängig machte, die ja bekanntlich auch die Bestimmung hat, die Baukosten der neuen Bahnen zu beschaffen.

Das Budget für das Oesterreichische Eisenbahnministerium.

In dem Budget des Handelsministeriums, welches dem Abgeordnetenhause von der Regierung vorgelegt wurde, sind alle diejenigen Ausgaben und Einnahmen ausgeschieden worden, welche den Agenden des Eisenbahnministeriums entsprechen. Fasst man das Erforderniss und die Bedeckung der beiden Ministerien zusammen, so gelangt man zu denselben Summen, die früher für das Handelsministerium allein eingestellt waren. Es sind nur unter den Einnahmen 600 000 fl. dazu gekommen, welche mit der Neuorganisation nichts zu schaffen haben, sondern mit nachträglich beschlossenen Eisenbahnbauten zusammenhängen.

Die Regierung kündigt jedoch an, dass die vollständige Durchführung der neuen Organisation den Geschäftsgang vereinfachen und eine Ersparniss von beiläufig 100 000 fl. bewirken werde. Es wird sich für die Monate August bis Dezember ein Mehrerforderniss von 26 250 fl. ergeben. Um denselben Betrag wird aber schon im Jahre 1896 der Aufwand für das Eisenbahnministerium sich vermindern. Im nächsten Jahre wird jedoch durch die Neuordnung des Dienstes im Eisenbahnministerium, insbesondere nach Aufsaugung des Personals, welches vorläufig überschüssig ist, eine Ersparniss von beiläufig 100 000 fl. erzielt werden. Die Regierung bittet um die Ermächtigung, für das erste Jahr und ohne Präjudiz ein freies Virement zwischen den Titeln des Handels- und des Eisenbahnministeriums zu bewilligen.

Die Landtage und die Wasserstrassen.

Ausser der Regulirung mehrerer Flüsse, wie der Oppa, Etsch und March, nahmen auch Kanalbauten einige Landtage in Anspruch, welche auf den Eisenbahnverkehr von grossem Einfluss sein dürften.

Der Mährische Landtag beschloss, die Regierung unter Hinweis auf die wiederholt gefassten Beschlüsse abermals dringendst aufzufordern, die Prüfung des derselben vorgelegten Projektes betreffs der Erbauung des Donau-Oderkanals mit aller Beschleunigung durchführen zu lassen und dem Reichsrathe baldigst einen Gesetzentwurf wegen Sicherstellung des Baues des Donau-Oderkanals vorzulegen. Der Landtag erklärt neuerdings seine Bereitwilligkeit, das Zustandekommen dieser für das Reich wie für das Land Mähren so überaus wichtigen Unternehmung nach Zulass seiner finanziellen Mittel materiell zu fördern.

Der Böhmische Landtag beschloss einstimmig, dass sich das Land Böhmen mit einem Drittel des von der Regierung veranschlagten Betrages von 12 950 000 fl. an dem Projekte der Schiffbarmachung der Moldau und Elbe zwischen Prag und Aussig betheiligen solle, unter der Bedingung, dass eine gewisse Ingerenz des Landes auf das Projekt und das ganze Unternehmen gewahrt bleiben solle und die Arbeit mit Anfang des Jahres 1897, sowie es die Regierung vorschlägt, beginnen würde. Es ist ein exekutives Organ in Vorschlag gebracht, in welches die Prager und Reichenberger Handelskammer ihre Delegirten entsenden sollen.

Die Erhöhung der Oesterreichischen Staatsbahntarife.

Gegen diese Erhöhung machte eine Deputation des „Industriellen Klubs" beim Finanzminister Dr. von Bilinski u. a. die Bedenken geltend, dass die Industrie empfindlich leide, wenn der Gütertransport vertheuert werde. In Oesterreich gebe es keine Kanäle, welche, wie in anderen Ländern, die Frachtenkonkurrenz regeln und die Bahntarife ermässigen. Auf die Bemerkung des Ministers, dass die Tariferhöhung gerade von einem Theile der Volksvertretung ausgegangen sei, wurde der Finanzminister gebeten, es möge eine neue Bewerthung der Eisenbahnen eintreten. Es gehe nämlich nicht an, von Eisenbahnen, die durch kostspielige Spekulation ins Leben gerufen wurden, die landesübliche Verzinsung zu erwarten, ebenso wenig könne dies bei Bahnen der Fall sein, die aus strategischen Rücksichten gebaut wurden. Mässige Eisenbahntarife seien das Grundelement für die Industrie. Der Finanzminister sprach die Hoffnung aus, dass diese Tariferhöhung die letzte sein und die allseitig gewünschte Stabilität für längere Zeit eintreten werde.

Investitionsanleihe der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Nothwendigkeit der Schaffung eines solchen Fonds hatte der Finanzminister bei Einbringung des diesjährigen Staatsbudgets ausführlich begründet. Ueber die Beschaffung dieses Fonds fand, unter Zuziehung der Vertreter mehrerer Banken, im Finanzministerium eine Konferenz statt, welche nur einen rein akademischen und blos informativen Charakter hatte. Es wurden vornehmlich Fragen finanztechnischer Natur erörtert und sämmtliche Vertreter gaben ihre Meinung über die verschiedenen hierbei in Betracht kommenden Fragen gewissermaassen als Experten ab. Es handelte sich hierbei vornehmlich um die Refundirung der verschiedenen Investitionsauslagen. Die Frage der Begebung der Anleihe stand, da noch nicht aktuell, nicht zur Diskussion.

Investitionsanleihe der Ungarischen Staatsbahnen.

Bei der Berathung des Budgets des Ungarischen Handelsministeriums kündigte der Handelsminister von Daniel an, dass das Investitionsanlehen für die Ungarischen Staatsbahnen, hinsichtlich dessen die Vorarbeiten bereits getroffen wurden, aber noch mehrere Nebenfragen der Entscheidung harren und alle Umstände reiflich erwogen werden müssen, nicht unter 150 Millionen Gulden werde betragen können, in welchem Betrag jedoch die Konsolidirung von 47 Millionen Gulden der schwebenden Anlehen der Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen ist. Das Anlehen soll, abgesehen von dieser Konvertirung der schwebenden Schulden, für eine Reihe von Jahren zur Ausführung dringend nothwendiger Investitionen dienen. Die Regierung sei derzeit noch nicht in der Lage, darüber nähere Mittheilungen zu machen und werde seinerzeit mit der begründeten Vorlage an das Abgeordnetenhaus herantreten.

Frachtbegünstigungen für die Ungarischen Mühlen.

Die vom Königlich Ungarischen Handelsminister gewährte Frachtbegünstigung ist an die Bedingung geknüpft, dass alljährlich 6 000 bis 7 000 Wagenladungen zustande kommen. Die Frachtrate gilt in der Relation Fiume nach den über Gibraltar hinaus gelegenen Stationen. Es wird von den Stationen Budapest linkes Donauufer eine Frachtermässigung von 50 kr. pro 100 kg und von Budapest rechtes Donauufer eine Ermässigung von 53 kr. gewährt. Für die Provinzmühlen-Stationen unterhalb von Budapest wird eine Refaktie von 40 kr. eingeräumt. Dagegen sind die Mühlen verpflichtet, ihre gesammten Mehlsendungen nach den erwähnten Plätzen über Fiume, namentlich aber mit Vermeidung der wohlfeileren Galatzer Relation zu instradiren. Ausserdem haben sich die Mühlen verpflichtet, dass sie ihre Betriebe während des Jahres 1896 im Wege der gemeinsamen Vereinbarung nicht reduziren werden. So weitgehende Frachtbegünstigungen wurden bisher noch niemals gewährt. Es gesellt sich dazu die weitere Begünstigung, dass die Ungarischen Staatsbahnen den Mühlen für 100 kg nach Budapest transportirten Weizen die Fracht ersetzen, wenn die ähnliche Quantität Mehl über Fiume exportirt wird, und zwar ausser den oben erwähnten Stationen auch nach den Stationen des Mittelmeeres.

Vertretung ausländischer Bahnen in Wien.

Mehrere ausländische Transportanstalten haben es mit Rücksicht auf die wachsenden Verkehrsbeziehungen zu Oesterreich für vortheilhaft gefunden, besondere Vertretungen in Wien zu bestellen, so insbesondere die grossen Französischen Bahnen und die Englische Ostbahn. Nunmehr haben auch die Belgischen Staatsbahnen für Oesterreich-Ungarn und die Hinterländer eine Vertretung in Wien geschaffen, indem sie der Speditionsfirma Schenker & Co. das Mandat einer kommerziellen Agentur übertrugen.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Januar d. J.

Diese Bahnen hatten in jenem Monate eine Einnahme von 7 360 000 fl. erzielt; gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich eine Steigerung um 634 993 fl. Im Personenverkehre ist eine Frequenzabnahme von 106 418 Reisenden, dagegen eine Mehreinnahme von 126 028 fl., im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 55 095 t, jedoch eine Mehreinnahme von 503 523 fl. zu konstatiren.

Ausserordentliche Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn am 21. d. Mts.

In dieser Versammlung gelangte das mit der Regierung abgeschlossene Verstaatlichungs-Uebereinkommen (siehe S. 165 d. Ztg.) zur Verhandlung. Der Präsident verwies auf die diesem Uebereinkommen vorangegangenen wiederholten Verhandlungen mit der Regierung. Das Ergebniss der gepflogenen Verhandlungen sei das vorliegende Uebereinkommen, welches die Verwaltung den Aktionären zur Annahme empfehle, wobei jedoch bemerkt wird, dass die Abstimmung nur über das Uebereinkommen als Ganzes erfolgen könne. Falls das Uebereinkommen genehmigt würde, ergebe sich die Nothwendigkeit, den Verwaltungsrath zur Vornahme der erforderlichen Statutenänderungen zu ermächtigen. Von der Verlesung des Uebereinkommens wurde Umgang genommen. Der Präsident eröffnete hierauf die Debatte, es meldete sich jedoch niemand zum Wort. Das Uebereinkommen wurde hierauf einstimmig genehmigt, und in gleicher Weise wurde dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung zur Aenderung der Gesellschaftsstatuten ertheilt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn (und Elbethalbahn) am 22. d. Mts.

Auf der Tagesordnung stand das mit der Regierung abgeschlossene Verstaatlichungs-Uebereinkommen (s. Nr. 16 S. 142 d. Ztg.). Der Präsident besprach in ähnlicher Weise, wie dies in der Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn geschehen war, die bekannten Vorgänge, welche dem Abschlusse des Uebereinkommens vorangingen, und erklärte, dass die Abstimmung nur über das Uebereinkommen als Ganzes erfolgen könne. Mehrere Aktionäre sprachen sich gegen einzelne Bestimmungen des Uebereinkommens und einer derselben sogar dafür aus, dass die Versammlung zu dem

Zwecke vertagt werde, um das Uebereinkommen einer genauen Prüfung vom juristischen und finanziellen Gesichtspunkte zu unterziehen. Diesen Einwendungen trat der Vizepräsident mit der Erklärung entgegen, es sei von einem Geschenk des Staats an die Aktionäre keine Rede. Die von der Verwaltung konzedirte Kündbarkeit der Staatsschuldverschreibungen vom Jahre 1906 ab sei von dem Handels- und Finanzminister bei den Verhandlungen als eine conditio sine qua non bezeichnet worden, an welcher die Verhandlungen zu scheitern drohten, wofür die Delegirten der Gesellschaft die Verantwortung nicht übernehmen wollten. Die Einlösung auf Grund der Konzession hätte den Interessen der Aktionäre mehr entsprochen als jenen der Regierung, da die Rente, selbst wenn sie etwas kleiner ausfiele, der Gefahr einer Konversion entzogen gewesen wäre und die Aktionäre die volle Chance der Prioritätenkonversion gehabt hätten. Die konzessionsmässige Einlösung hätte ferner unlösbare Schwierigkeiten geboten. Die Minimalrente, welche nach der Konzession zu gewähren ist, sei das vom Staate garantirte Erträgniss. Wenn man die letzten 5 Jahre berücksichtigt und vom Jahre 1895 ausgeht, so finde man nur mehr 2 Jahre, in welchen die Garantie thatsächlich in Anspruch genommen wurde, und wenn man das Jahr 1896 einbezieht, nur mehr 1 Jahr. In den anderen Jahren seien Ueberschüsse erzielt worden, und das garantirte Erträgniss komme daher nicht in Betracht. Ausserdem sei in die Garantierechnung eine Reihe von Posten als Ausgaben eingestellt, welche mit dem Erträgnisse der Aktien nichts zu thun haben, wie die Cotegebühren, die Ausgaben für den Kupondienst, für die Generalversammlung usw. Endlich sei die Steuer bei der Ermittelung der Garantie den Ausgaben zuzuschlagen, bei der Ermittelung des Reinertrags jedoch ausser Betracht zu lassen, da die Steuer erst von dem ermittelten Reinertrag zu berechnen ist. Die Gesellschaft habe nun mit der Regierung einen Vergleich dahin getroffen, dass die Einlösung auf Grund einer 5 % Verzinsung der Aktien Littera A erfolge. Nach dem Gesellschaftsstatut greife eine Verschiedenheit des Erträgnisses beider Linien nur insolange Platz, als das A-Netz nicht eine Verzinsung von 5 % biete. Von dem Momente, als der Ertrag der A-Linie, sei es auch in der Form der Einlösungsrente, das Erforderniss für die 5 % Verzinsung übersteigt, habe eine Verschiedenheit des Ertrags der A- und B-Aktien aufgehört, und deshalb sei eine gleichmässige Behandlung der A- und B-Aktien gerechtfertigt und geboten. Die letztere empfehle sich um so mehr, als das Fortbestehen der Gesellschaft wahrscheinlich nur für eine kurze Zeit in Betracht zu ziehen sei und nach Ablauf dieser Zeit die Liquidation einzutreten hat. Vom Momente der Liquidation aber würde eine ungleiche Behandlung beider Aktien ganz ausgeschlossen sein, da eine solche nur vorübergehend für die Zeit des verschiedenen Ertrages möglich sei. Für die Vertheilung des Vermögens sei im Statut nichts bestimmt und das Handelsgesetzbuch schreibe vor, dass das nach Bezahlung der Schulden verbleibende Vermögen unter alle Aktionäre gleichmässig zu vertheilen sei. Es sei falsch, dass die A-Aktionäre Besitzer des garantirten Netzes, die B-Aktionäre Besitzer der Elbethalbahn seien. Eigenthümer des ganzen Unternehmens sei die juristische Person der Oesterreichischen Nordwestbahn, welche sich aus gleichberechtigten Aktionären beider Kategorien zusammensetze. Die Gesellschaft habe ferner kein Interesse daran, dass die Verstaatlichung der Elbethalbahn schon jetzt erfolge; im Gegentheil wäre die alleinige Einlösung des garantirten Netzes mit Opfern für den Staat verbunden gewesen. Wir hätten bei einer Theilung beider Linien die Elbethalbahn an eine der in Betracht kommenden grossen Linien angegliedert, und das hätte kaum eine Verschlechterung der Verhältnisse unserer Bahn zur Folge gehabt. Auch die Regierung hat diese Eventualität selbst zu der Zeit, wo uns der erste Erlass zukam, gar nicht ernstlich in Betracht gezogen. Denn es hat sich damals nur darum gehandelt, ob die Elbethalbahn eingelöst oder in den Betrieb der Staatsbahnen übernommen werde, nicht aber, ob sie der Gesellschaft überlassen bleiben soll. Das Verstaatlichungsübereinkommen wurde mit allen gegen eine Stimme acceptirt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Sinken des Goldagios äussert sich durch die amtliche Fixirung desselben auf 20,5 % bei Zollzahlungen in Silber für den Monat März; die Herabsetzung des Bankzinsfusses, die Wiedereröffnung der Donau- und Elbeschiffahrt, die erhöhte Bauthätigkeit, die Verhandlungen des VI. Oesterreichischen Agrartages, endlich der ungewöhnlich starke Absatz von Kohle und Eisen sind äusserst günstige Momente für die wirthschaftliche Erstarkung. Getrübt wurde die günstige Stimmung durch beunruhigende Gerüchte über den Stand einiger Budapester Industrieunternehmungen, welche sich indessen als übertrieben erwiesen. Darunter litten jedoch die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3480), Staatsbahn (371), Südbahn (99,75), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1467), Buschtêhrader Bahn Lit. B (546), Kaschau-Oderberger Bahn (194), Aussig-Teplitzer Bahn (1680) und Böhmischen Nordbahn (277). Infolge der Annahme des Verstaatlichungsübereinkommens (s. vorstehend) stiegen die Aktien der Nordwestbahn (278,50), Elbethalbahn (281) und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (219). Die Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn (296) erhöhten sich ebenfalls, während die der Ungarisch-Galizischen Bahn (208,50) gleich blieben. Begehrt waren schliesslich die 5 % Prioritäten der Südbahn (103,40), weil deren Umwandlung eine beschlossene Sache sein soll und die Aktien der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt (124,50), welche eine 6,5 % Dividende pro 1895 ergeben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 14. Februar d. J. wird die im Bahnhofe Ostrowo an die Königlich Preussische Staatsbahn (Direktion Posen) anschliessende normalspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce mit den Stationen Czekanow, Ociaz, Sliwniki und Skalmierzyce (unweit Kalisch) für den gesammten Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung der Güter erfolgt nach dem Lokaltarife, welcher vom Bahnverwalter in Skalmierzyce für 75 ₰ bezogen werden kann. Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer ist der Spediteur Hamelok in Skalmierzyce.

Breslau, den 10. Februar 1896. (393)
Betriebsabtheilung Breslau der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Stettin.

2. Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station **Stolberg-Hammer** als Versandstation in den **Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen** des Gruppentarifs VIII und der Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe sowie des Gütertarifs für den Westdeutschen Privatbahnverkehr, Heft 1, aufgenommen.

Köln, den 29. Februar 1896. (394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 3. Am 1. März d. J. treten für die Beförderung von Mineralwasser (auch künstlichem) in beliebiger Verpackung bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Trient und	Frachtsatz für 100 kg ₰
Leipzig (Bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. u. Thür. Bhf.)	357
Leipzig (Berl. Bhf.)	360

Dresden, den 26. Februar 1896. (395)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Crefelder Eisenbahn. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II in Kraft. Derselbe enthält:
a) ermässigte Frachtsätze für bestimmte Transportartikel (Rohstofftarif);
b) Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Lumpen, altem Eisen, altem Papier, Knochen etc. zwischen den Stationen Crefeld und Hüls.

Exemplare dieses Nachtrags können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, den 26. Februar 1896. (396)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Vom 1. März 1896 ab finden die im Heft 2 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes vom 1. 1. 1896 Seite 104 für Glassand von Hohenbocka und Ruhland nach Prag vorgesehenen Frachtsätze auch auf Sendungen nach Smichow K. K. St. B. Anwendung.

Breslau, den 26. Februar 1896. (397)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Bezüglich der Frachtberechnung für Lokomotiven, Tender und Eisenbahnwagen im Verkehr nach Russland gelten ausser den auf Seite 703 und 704 des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Theil IIIA, enthaltenen Vorschriften noch folgende Bestimmungen für die Beförderung auf der Deutschen Strecke:

Bei Berechnung der Fracht nach der Achsenzahl für Personen- und Güter-

wagen, sowie für Lokomotiven und Tender, ist die Achsenzahl der etwa zur Beförderung benutzten Eisenbahnwagen oder Truks maassgebend.

Die leer zurückgesandten Truks sowie die auf dem Wege der Hinbeförderung etwa verwandten Nothachsen werden frachtfrei nach der Versandstation zurückbefördert.

Bromberg, den 22. Februar 1896. (398)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarif von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito. Zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) tritt mit Gültigkeit vom 1. März 1896 der zweite Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Anwendungsvorschriften und Berichtigungen, sowie die Aufnahme der Station Rostock in den Anhang zu Theil I und II des Tarifs und der Stationen Lahr und Neckarau in die Anhänge zu den Theilen I bis IV des Tarifs.

Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittelung der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 24. Februar 1896. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. treten im Verkehr zwischen Danzig, Neufahrwasser einerseits und Mlawa transit andererseits an Stelle der bisherigen Ausnahmesätze für Heringe die nachstehenden ermässigten Frachtsätze in Kraft:

zwischen Mlawa trans. und	für 100 kg ℳ
Danzig l. Th.	0,74
„ Olivathor	0,75
„ Weichselbahnhof	0,76
Neufahrwasser	0,77

Danzig, den 24. Februar 1896. (400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab kommt zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft 9 b (Verkehr mit der Main-Neckarbahn) der Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Theilfrachtsätze und der Stationsfrachtsätze.

Für die diesseitigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hptbhf. und Schwetzingen treten vom gleichen Zeitpunkt ab die Frachtsätze der gleichnamigen Stationen der Badischen Bahn in Wirksamkeit, wie soche in den neuen Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheften 6 a und 6 b bezw. in dem zugehörigen Kohlentarife enthalten sind.

Die neuen Frachtsätze haben geringe Frachtermässigungen und unbedeutende Frachterhöhungen im Gefolge. Nähere Auskunft ertheilt bis zur Ausgabe der Drucksachen unser Gütertarifbüreau.

Darmstadt, den 15. Febr. 1896. (401)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Station Weilburg wird zum 1. k. Mts. mit direkten Sätzen in Klasse 9 (Reis etc.) aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. Februar 1896. (402)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. März d. J. werden die Stationen Argenau, Inowrazlaw, Klausaschacht, Kruschwitz, Montwy, Rozniaty des Direktionsbezirks Bromberg und Belgard, Carwitz, Cörlin a/Pers., Cöslin, Colberg, Degow, Fritzow, Glietzig, Gross-Rambin, Labes, Nassow, Rügenwalde, Schivelbein, Schlawe, Schübben-Zanow, Stolp, Stolpmünde, Zarnefanz, Zitzewitz des Direktionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Soldin, den 25. Februar 1896. (403)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2 vom 1. April 1895. Mit dem 10. März d. J. wird die Station Zwardon der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die betreffenden, nur in der Richtung von Oesterreich nach Deutschland geltenden Frachtsätze sind durch die Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 25. Februar 1896. (404)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 23. November 1895, betreffend Einführung neuer Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen der Preuss. Staatsbahn-Tarifgruppen I, II und III, wird noch zur Kenntniss gebracht, dass die in den Tarifen nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg in Preussen usw. (Gruppe I) und nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen usw. (Gruppe II) aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

In dem Tarif nach den Stationen der Gruppe I ist auf Seite 5, Zeile 2 von unten, zwischen „Güterabfertigungsräumen“ und „bekannt“ einzuschalten: „sowie durch Veröffentlichung in einem Lokalblatt.“

Breslau, den 20. Februar 1896. (405)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt zu Theil II Heft 2 des Verbands-Gütertarifs der Nachtrag VI in Kraft, durch den die Stationen Eutritzsch des Direktionsbezirks Halle a. S. und Linz-Umschlagsplatz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Verbandsverkehr einbezogen werden.

Dresden, am 22. Februar 1896. (406)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für Steinsalzsendungen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Wilhelmsglück und Neckarsulm nach Ludwigshafen a. Rh., sowie von Wilhelmsglück nach Käferthal-Wohlgelegen Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Gleichzeitig werden für Sendungen der gedachten Art verschiedene Frachterleichterungen im Wege der Rückvergütung eingeräumt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Stuttgart, den 24. Februar 1896. (407)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. März d. J. tritt zum Gütertarife (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bönninghardt des Direktionsbezirks Münster, Dudweiler Grube und König des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Preussen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Haselünne der Meppen-Haselünner Eisenbahn, Frachtsätze eines Ausnahmetarifs 11 für Dachschiefer und eines Ausnahmetarifs C für Getreide, Hülsenfrüchte etc. zur Ausfuhr über See, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Münster, den 25. Februar 1896. (408)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Gütertarif (Heft 2) für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Er umfasst den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover, Erfurt, Halle, Magdeburg, Cassel, Frankfurt a/M., der Oldenburgischen Staatsbahn, der Cronberger, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Kerkerbach-, Kreis Oldenburger, Arnstadt-Ichtershausener, Börssum-Hornburger, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Dahme-Uckroer, Dessau-Wörlitzer, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Stendal-Tangermünder, Weimar-Berka-Blankenhainer sowie Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn einerseits und den Stationen der Crefelder, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Georgsmarienhütten, Warstein-Lippstadter und Meppen-Haselünner Eisenbahn, ferner den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits.

Durch diesen Tarif werden die seitherigen Gütertarife und zugehörigen Nachträge bezüglich der voraufgeführten Stationsverbindungen aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. April d. J. ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Abdrücke des Tarifs können vom 1. März d. J. ab durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Münster, den 25. Februar 1896. (409)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Vermischte Bekanntmachungen.

Hafen- und Uferordnung für Dresden. Zu der vom 1. März 1896 ab gültigen Hafen- und Uferordnung für Dresden ist ein Anhang erschienen, welcher einen Zusatz zu § 42 enthält und bei Entnahme der Hafenordnung beim Hafen- und Ufermeister unentgeltlich abgegeben wird.

Dresden, den 22. Februar 1896. (410)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 19. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. März 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.
Der Wagenmangel auf den Preuss. Staatsbahnen.
Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden in 1894.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich:
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Internation. Eisenbahnstatistik.
Aus dem Preuss. Abgeordnetenhause.
Aus dem Herrenhause.
Betriebsergebnisse im Jan. d. J.
Preussische Staatseisenbahnen. Vergebung von Arbeiten.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Filderbahn.
Frankfurter Gütereisenbahn.
Halberstadt-Blankenburger E.
Neustadt O. S.-Gogolin.
Eberswalde - Liebenwalde - Oranienburg.
Strassenbahnen.
Die elektrisch betriebenen Eisenbahnlinien i. Sarajewo.
Eisenbahn-Zeitfragen: Die Bedeutung einer Neuordnung der Gebührenberechnung.
Verschiedenes:
Kriegsgedenkfeier der Deutschen Eisenbahnbeamten.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

Es wird nachgerade schwer, sich aus dem Gewühle des modernen Verkehrslebens in die Zeit zurück zu versetzen, in der es noch keine Eisenbahnen gab. Wir sind kaum noch im Stande uns vorzustellen, wie es möglich war, dass das gesellschaftliche, das wirthschaftliche und das staatliche Leben sich entwickeln konnten, ohne dass ein auch nur annähernd so schnelles Beförderungsmittel vorhanden gewesen, und doch liegt diese Zeit noch nicht ganz zwei Menschenalter hinter uns. Es wandeln unter uns noch manche Zeugen der Kämpfe, welche einzelne erleuchtete Männer gegen das Vorurtheil der Massen und die Kurzsichtigkeit der maassgebenden Kreise führen mussten, ehe es ihnen gelang, die ersten Lokomotiveisenbahnen ins Leben zu rufen. Es ist ja bekannt, dass sogar ein Thiers die geplante Eisenbahn nach Versailles lediglich als ein artiges Sonntagsspielzeug für die Pariser bezeichnete; wenige Jahre genügten um darzuthun, dass dieses Spielzeug berufen sei, eine vollständige Umwälzung im gesammten Verkehrswesen herbeizuführen. Im Sturmschritte eroberte die Lokomotive die Welt; 1840 zählte man erst 380 km Eisenbahnen, 1860 bereits mehr als 100 000 km und heute über 700 000 km. Die Länge dieses Netzes erreicht das 18 fache des Erdumfanges und das Doppelte der Entfernung des Mondes von der Erde. Beim Bau und Betrieb eines solchen Eisenbahnnetzes, dessen Riesenhaftigkeit fast die Utopien eines Jules Verne über die Reise in den Mond und zum Mittelpunkt der Erde glaubhaft machen könnte, sah man sich vor grossartige stets neue Probleme gestellt, deren Lösung auf blos empirischem Wege ausgeschlossen schien, und nur dadurch möglich wurde, dass mit der zunehmenden Entwickelung des Eisenbahnwesens eine immer intensivere wissenschaftliche Behandlung desselben platzgriff. Hierbei trat mit Rücksicht auf den ungeheuren Umfang und die Vielseitigkeit des Eisenbahnwissens frühzeitig eine weitgehende Spezialisirung ein. Wenn man von den ältesten, auf Erfahrung beruhenden Leitfäden (Traités) absieht, welche in der allerersten Zeit erschienen und alle Zweige des Eisenbahnwesens, Bau, Betrieb und Verwaltung behandelten (eines der ältesten und bekanntesten dieser Werke ist jenes von Nicholas Wood, A practical treatise on railroads, London, 1. Auflage 1825, 2. Auflage 1839, deutsch von Köhler, Braunschweig 1839), werden in der Eisenbahnlitteratur nur mehr engbegrenzte Theile der gesammten Eisenbahnkunde behandelt. Hierbei scheidet sich vor allem die Eisenbahntechnik von den administrativen, wirthschaftlichen und rechtlichen Fragen des Eisenbahnwesens. Innerhalb dieser beiden Hauptgruppen finden der Erd-, Ober-, Hochbau, Tunnelbau und Brückenbau, der Lokomotiv- und Wagenbau, die Telegraphen- und Signaleinrichtungen, die Administration mit ihren verschiedenen Zweigen, die Eisenbahntariflehre, das Eisenbahnrecht, die Betriebslehre, die Eisenbahnpolitik und -Oekonomie, das Eisenbahnfinanzwesen, die Eisenbahngeschichte, -Geographie und -Statistik getrennte Behandlung. An einem, alle diese Zweige der Eisenbahnwissenschaft zusammenfassenden Werke hat es sowohl in der Deutschen als in der ausländischen Fachlitteratur bis in die neueste Zeit gefehlt. Unserem bekannten Eisenbahnfachmann

Dr. Röll gebührt das Verdienst, in der Encyklopädie des Eisenbahnwesens (7 Bände, 1889–1895, Wien, Karl Gerold's Sohn) ein Werk geschaffen zu haben, welches in unzähligen, alphabetisch geordneten Einzelartikeln — fast durchweg selbständige Arbeiten hervorragender Fachmänner — alle Zweige des Eisenbahnwissens in gleich erschöpfender Weise behandelt und über jeden einschlägigen, wenn auch scheinbar noch so geringfügigen Gegenstand verlässliche Aufklärung gibt.

Nachstehende Skizzen enthalten eine Sammlung interessanter Einzelheiten, welche dem genannten Werk entnommen sind. Wir beginnen unsere Aufzeichnungen mit einer dem Gedankengange des Artikels „Eisenbahn" folgenden Erörterung über das Wesen und die Bedeutung der Eisenbahn. Begrifflich ist nicht jedes eiserne Geleis, auf dem sich die Beförderung von Personen oder Gütern vollzieht, eine Eisenbahn im modernen, wirthschaftlichen Sinne. Das wesentliche Erforderniss der letzteren ist vielmehr die Anwendung des mechanischen Motors auf dem Schienenwege. Erst durch diese wurde die Eisenbahn in den Stand gesetzt, ihre grossartige Aufgabe im Verkehrswesen zu erfüllen, während sie bis dahin lediglich eine längst bekannte Erleichterung des gewöhnlichen Strassenverkehrs bildete.

Die Transportvervollkommnung, welche die Lokomotive auf dem Gebiete des Landtransports mit sich brachte, äussert sich hauptsächlich in der Massenhaftigkeit (Vermehrung) des Verkehrs, sowie in dessen Verwohlfeilung, Beschleunigung, dann in der erhöhten Sicherheit und Regelmässigkeit.

Zur Veranschaulichung der Massenhaftigkeit des Eisenbahnverkehrs genügt die Anführung der Thatsache, dass bereits im Jahre 1865 auf den Eisenbahnen der Erde täglich 3 Millionen Menschen und 1,5 Millionen Tonnen Güter befördert wurden; heute umfasst der tägliche Eisenbahnverkehr bereits 10 Millionen Reisende und 5 Millionen Tonnen Güter.

So riesenhaft auch diese Leistung ist, so lässt sich doch gewiss nicht behaupten, dass mit derselben die Grenze der Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahnen auch nur annähernd erreicht sei; es ist sonach, da auch die Menge der Transporte praktisch unbegrenzt ist, der Grad der Entwickelung gar nicht abzusehen, welchem der Eisenbahnverkehr noch entgegensieht.

Die Schnelligkeit der Personenpost vor Eröffnung der Eisenbahn lässt sich mit etwa 7,5 km in der Stunde, jene der Frachtbeförderung mit 4 km annehmen. Dagegen fahren heute Schnellzüge etwa 60—80 km, Personenzüge 30–50 km, Güterzüge 20—30 km in der Stunde.

Picard schätzt die Ersparniss für die Reisenden an Zeit infolge Abkürzung der Fahrdauer für das Jahr 1883 in Frankreich auf 17 Millionen Tage zu 24 Stunden oder 10 bis 11 Stunden für jeden Einwohner. Ein anderer Schriftsteller veranschlagt die Ersparniss durch grössere Schnelligkeit der Eisenbahnbeförderung für Frankreich auf jährlich 8 Millionen Pfund, indem er annimmt, dass die Zeit des Französischen Bürgers 5 Pence pro Stunde werth sei. Der bekannte Statistiker Engel bewerthet die aus der Beschleunigung des Personenverkehrs für Deutschland sich ergebende Ersparniss für die Zeit bis 1878 auf 955 Millionen Mark.

In betreff der Kosten des Transports ergaben Vergleiche mit den Transportpreisen der alten Verkehrsmittel, dass die Eisenbahnen im grossen Durchschnitt alsbald die Kosten des Personentransports auf die Hälfte, die Kosten der Güterbeförderung durchschnittlich auf ¼ der Achsfracht herabgesetzt haben. Seitdem sind die Eisenbahntarife in stetiger Ermässigung begriffen und es ist die Fracht für einzelne Artikel (so z. B. für Kohle) hier und da bis auf $^1/_{20}$ der alten Achsfracht — und selbst darunter gesunken. Von dem Grade der Verwohlfeilung mag man sich eine Vorstellung machen, wenn man liest, dass für Deutschland allein in einem Jahre (1889) der Minderaufwand gegenüber der Achsfracht auf 5 Milliarden Mark veranschlagt wurde. Für die Eisenbahnen der Erde würde nach demselben Verhältniss infolge Verbilligung des Transports eine Ersparniss von mehr als 60 Milliarden Mark sich ergeben! Dabei lehrt die Statistik, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs weit grösser ist, als jene des Reisens auf der Strasse. So wurde für Frankreich berechnet, dass der Eisenbahnverkehr eine Steigerung der körperlichen Sicherheit auf das 13—16fache gegenüber dem Reisen mittelst Post und Messagerien herbeigeführt hat. Für England hat man nachgewiesen, dass es bei weitem nicht so gefährlich ist, einen Tag mit der Eisenbahn zu reisen, als während derselben Zeit in den belebteren Strassen Londons zu gehen, woselbst durch das gewöhnliche Strassenfuhrwerk jährlich 7—8 Mal so viel Menschen beschädigt und getödtet werden, als auf den Eisenbahnen in ganz Grossbritannien.

Die Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Verkehrs stellt die Eisenbahn weit über die anderen Verkehrsmittel, insbesondere über die so vielen Zufälligkeiten ausgesetzte Schifffahrt.

Die Regelmässigkeit des Eisenbahnverkehrs (in Deutschland kommen nur bei etwa 1% aller Züge Verspätungen vor) gleicht einem Uhrwerk und die dadurch gewonnene Sicherheit der Verkehrszeitberechnung ist sowohl für das persönliche wie für das Güterleben von unschätzbarem Werth.

Die grossartigen Wirkungen der Transportverbesserung durch die Eisenbahnen zeigen sich auf allen Gebieten der menschlichen Thätigkeit. Vor allem erfuhr das Wirthschaftsleben eine vollständige Umwälzung. Rohprodukte sind auf die weitesten Entfernungen transportfähig geworden, was eine ganz ausserordentliche Erweiterung des Absatzgebietes und im Zusammenhang damit eine enorme Steigerung der produktiven Thätigkeit hervorgerufen hat. Bedarf und Ueberschuss an Nahrungsmitteln können auf die weitesten Entfernungen ausgeglichen werden, während früher Mangel und Ueberfluss örtlich fixirt waren, so dass bei ungleichem Ernteausfall in verschiedenen Ländern an einer Stelle empfindliche Noth auftreten konnte, anderwärts aber der Ueberschuss mangels Absatzfähigkeit verdarb. Hand in Hand mit der grösseren Absatzfähigkeit der landwirthschaftlichen Produkte geht eine Erhöhung des Kapitalwerthes der Grundstücke.

Gleich der Landwirthschaft hat auch der Bergbau infolge der Eisenbahnen riesenhaften Aufschwung genommen, insbesondere der Bergbau auf Kohle. Dieser Aufschwung rührt nicht blos von dem eigenen Bedarf an Kohle (die Eisenbahnen verbrauchen jährlich Kohle im Werthe von mehreren 100 Millionen Mark), sondern auch davon her, dass erst durch die Eisenbahnen für Industrie und Gewerbe die weitgehendste Verwendung von Steinkohlen ermöglicht wurde. Was die Industrie anbelangt, so haben die Eisenbahnen eigentlich erst die Grossindustrie geschaffen, und zwar einerseits durch billigere Zufuhr der Rohstoffe, andererseits durch die Erweiterung der Absatzfähigkeit der Industrieerzeugnisse. Insbesondere hat die Eisenindustrie eine ausserordentliche Förderung gefunden.

Ebenso bedeutungsvoll wie der Einfluss der Eisenbahnen auf das Wirthschaftsleben der Völker, sind die sozialen Wirkungen der Eisenbahnen. Vor allem verdankt der vierte Stand diesem demokratischen Transportmittel eine wesentliche Verbesserung seiner Lebensverhältnisse; der Arbeiter ist mittelst der Eisenbahn imstande, den Erwerb dort zu suchen, wo er die Arbeitskraft am besten verwerthen kann. Regelmässige Arbeiterzüge oder billige Arbeiterbillets ermöglichen ihm, seinen Wohnort ausserhalb des Beschäftigungsorts da zu nehmen, wo er eine billigere Existenz findet.

Im Dienste des Staats- und Nationallebens bewirken die Eisenbahnen eine engere Zusammenfassung der militärischen und politischen Kräfte, die Steigerung des Bewusstseins der Einheit und Zusammengehörigkeit der einzelnen Angehörigen einer Nation, sowie auch eine vollendetere Ausgestaltung des Staatsgedankens.

Diese Gesichtspunkte waren es auch, die bereits Friedrich List in den Vordergrund stellte, indem er in einer seiner Schriften sagt: die Eisenbahn sei ein National-

vertheidigungsmittel, das die Zusammenziehung, Vertheilung und Dirigirung der Streitkräfte erleichtere — ein „Stärkungsmittel des Nationalgeistes", das die Uebel der Kleinstädterei und des prinzipiellen Eigendünkels vernichte — ein „fester Gürtel um die Lenden der Deutschen Nation," der ihre Glieder zu einem streitbaren und kraftvollen Körper verbinde, „das Nervensystem des Gemeingeistes und der gesetzlichen Ordnung."

Was die Beziehungen der Staaten betrifft, so schwinden unter dem Einflusse der Eisenbahnen, welche die Bewohner der verschiedenen Länder in rege Beziehungen bringen, die Vorurtheile und falschen Vorstellungen, und wenn die Eisenbahnen die Kriege auch nicht aus der Welt zu schaffen vermögen, so vermindern sie doch unstreitig deren Anlässe.

Schliesslich gebührt den Eisenbahnen aber auch das nicht gering anzuschlagende Verdienst, auf die Entwickelung der Volksbildung, Wissenschaften und Künste in ganz bedeutendem Umfange eingewirkt zu haben. Durch die Beseitigung der Entfernungen ist der Ausbildung des menschlichen Geistes keine räumliche Grenze mehr gezogen, da der Besuch von Lehranstalten, von Kunst- und wissenschaftlichen Sammlungen u. dergl. auch dem Minderbemittelten ermöglicht ist. Infolge der durch die Eisenbahnen geschaffenen Freizügigkeit steht dem Forscherdrange des menschlichen Geistes buchstäblich heute die ganze Welt offen.

Die Blüthe der Ingenieurwissenschaften und fast aller anderen technischen Wissenschaften ist so recht ein Kind der Eisenbahnen, durch deren eigene Anforderungen und Bedürfnisse gezeitigt. Im Zusammenhange mit den besonderen Zweigen der Eisenbahntechnik, welche an den meisten technischen Hochschulen eigene Lehrkanzeln bilden, sind auch die allgemeinen Ingenieurwissenschaften, vor allem die Messkunst und Mechanik auf eine Entwickelungsstufe gelangt, zu deren Erreichung sonst wohl Jahrhunderte nöthig gewesen wären. Die Metallurgik ist in ein ganz neues Stadium getreten, und vor allem die Herstellung des Eisens zur höchsten Vervollkommnung gelangt; nicht minder wichtig sind die Einflüsse der Eisenbahnen auf Physik, Chemie, Geologie, Metereologie und zahlreiche andere Wissenszweige. So äussern die Eisenbahnen auf alle Richtungen der menschlichen Thätigkeit ihre deutlich verfolgbaren Einflüsse.

Es ist allerdings nicht zu leugnen, dass die Eisenbahnen auch manche schädlichen Wirkungen mit sich bringen, welche indessen ihren unermesslichen Nutzen kaum in Schatten zu stellen vermögen. So wird darauf hingewiesen, dass sie den Zuzug zu den grossen Bevölkerungscentren fortwährend vermehren und daher mit dazu beitragen, jene sozialen Schäden zu steigern, welche einer übermässigen Anhäufung der Bevölkerung grösserer Städte (Anwachsen des Proletariats und der Zahl der Verbrechen u. dgl.) anhaften. Ebenso ist nicht zu verkennen, dass infolge der vielfachen Berührung der Bevölkerung, welche die Eisenbahnen ermöglichen, auch so manche andere sittliche Schäden schärfer zu Tage treten (Herumtreiben von Hochstaplern, Verbreitung gemeingefährlicher Tendenzen usw.). Selbst auf die Volksgesundheit können die Eisenbahnen als Verbreiter von Krankheitsstoffen ungünstigen Einfluss nehmen.

Zu den Schattenseiten der Eisenbahnen wird wohl auch der Anreiz zu Luxusreisen, zu denen sie Veranlassung geben, der Zeitverlust bei Barrieren, in Wartesälen usw. gerechnet. Im Zusammenhange mit den weiteren Nachtheilen, welche jede neue Bahn gewissen Erwerbs- und Industriezweigen in dem von ihr durchzogenen Gebiet bringt, haben einzelne Schriftsteller noch in den fünfziger Jahren die Eisenbahnen als einen schädlichen Luxus bezeichnet; so wendet sich Cancrin (Oekonomie der menschlichen Gesellschaft, 1845) in scharfer Weise gegen die Eisenbahnen, in denen er eine Luxusmode erblickt. Karl v. Haller (Die wahren Ursachen der Verarmung usw., 1850) verwirft die Eisenbahnen, deren Erbauung den Völkern und Fürsten neue ungeheure Lasten auflegt, während sie andererseits vielen tausenden Familien ihren Broterwerb rauben, jede Anhänglichkeit an die Heimath zum Erlöschen bringen und die Hälfte der Bevölkerung zu Vagabunden machen. Selbst Roscher (Handbuch der Volkswirthschaft, Stuttgart 1882) vertritt die Anschauung, dass die Eisenbahnen einen Transportluxus und damit eine grosse Verschwendung an Zeit und Geld zur Folge haben.

Wenn von der gewaltigen Umwälzung gesprochen wird, welche die Eisenbahnen in allen Lebensverhältnissen hervorgerufen haben, so denkt man natürlich an die jetzigen Eisenbahnen und nicht daran, welch Riesenweg zurückgelegt werden musste, ehe die heutige Höhe erreicht wurde. Röll's Encyklopädie erinnert uns an diesen Werdeprozess. Bei jedem der zahlreichen geschichtlichen und technischen Artikel werden wir an die gigantische Arbeit gemahnt, welche hinter uns liegt, und dankbaren Sinnes erinnern wir uns hierbei jener Männer, welche auf den Entwickelungsprozess der Eisenbahn einen bestimmenden Einfluss genommen haben.

Es muss Röll als ganz besonderes Verdienst angerechnet werden, dass er mit ausserordentlicher Mühe und Sorgfalt die Biographien hervorragender Eisenbahnmänner gesammelt und in der Encyklopädie veröffentlicht hat.

Da begegnen wir vor allem den Lebensbeschreibungen jener Männer — Apostel der Eisenbahnen möchten wir sie nennen — welche prophetischen Geistes der ungläubigen Mitwelt mit einer bewunderungswürdigen Ausdauer den Nutzen der Eisenbahnen in Wort und Schrift gepredigt haben. Wir zählen hierzu List, den Vorkämpfer der Herstellung eines systematisch angelegten Deutschen Eisenbahnnetzes, Baader, der sich bereits 1814 mit dem Projekte einer Bahn von Nürnberg nach Fürth befasste, Amsberg, der 1824 eine Bahn von Braunschweig über Hannover nach Bremen und Hamburg vorschlug, Harkort, den Hauptbegründer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die Oesterreichischen Professoren Riepl, der 1830 mit einem grossartigen von bewunderungswürdigen Scharfblick zeugenden Oesterreichischen Eisenbahnprojekt auftrat, und Gerstner, der die Konzession für die erste Eisenbahn von Linz nach Budweis erlangte, und dem es später trotz aller Anfeindungen gelang, die Konzession für die erste Russische Eisenbahn (Zarskoje-Selo) zu erwirken. Wir erwähnen ferner Cavour, einen der wenigen Staatsmänner jener Zeit, welche die Zukunft der Eisenbahn erkannten, den grossen Belgischen Bürger Rogier, welcher 1831 die Anlage eines Belgischen Eisenbahnnetzes anregte und den Bau desselben 1834 als Minister gegen eine starke Kammeropposition durchsetzte (welche unter anderem geltend machte, dass mit der Anlage von Eisenbahnen nichts gewonnen wäre, da ja die Eisenbahn doch nur am Tage fahren könne und man in der Nacht wieder die Zuflucht zu den Diligencen nehmen müsste!), die Ingenieure Brade und Bake, die Hauptförderer der ersten Niederländischen Eisenbahnen, Negrelli, einen Oesterreicher, der zuerst den Gedanken anregte, die Schweiz mit Eisenbahnen zu versehen, den Schweden Ericson u. a.

Diesen Männern reihen sich jene würdig an, welche auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik Hervorragendes geleistet und Bleibendes geschaffen haben. Es waren dies keineswegs ausschliesslich Techniker im modernen Sinne, welche eine technische Schule besucht haben; es befinden sich darunter auch gar manche ausgezeichnete Männer, welche gar keine oder doch nur sehr mangelhafte Schulbildung genossen haben. George Stephenson selbst, der Vater der Lokotive, lernte erst in seinem 15. Jahre lesen und schreiben. Henri Booth, von welchem die Konstruktion des Dampfkessels mit den vielen Siederohren herrührt, war seines Zeichens Kornhändler und Edmonson, der Erfinder des genialen Fahrkartensystems, welches noch heute auf der ganzen Welt verbreitet ist, ein Tischlergehilfe. Heusinger von Waldegg, einer der bedeutendsten Deutschen Eisenbahntechniker, war 5 Jahre Lehrling in einer Buchhandlung

und studirte erst später Physik und Mechanik, Crampton, der berühmte Erfinder der nach ihm benannten Lokomotive, lernte einfach lesen und schreiben und ging dann als Lehrling in ein Maschinengeschäft, Jervis, ein berühmter Amerikanischer Ingenieur, welcher schon vor dem bekannten Versuch mit der Lokomotive „Rocket" die erste nach Nordamerika gebrachte Lokomotive in England bestellte und dem manche wichtige Verbesserungen im Lokomotivbau zu verdanken sind, genoss keinen regelmässigen Schulunterricht und beschäftigte sich vom 15.—22. Jahre mit Ackerbau und Bedienung einen Sägemühle.

Von sonstigen Altvätern der Eisenbahnen, deren Wirken die Encyklopädie schildert, seien zunächst 2 Männer genannt, welche lange vor Stephenson lauffähige Lokomotiven konstruirten, mit denselben jedoch wegen verschiedener Konstruktionsmängel keinen Erfolg erzielen konnten. Es ist dies zunächst der 1804 verstorbene Franzose Cugnot. Die Maschine, welche im Pariser Museum verwahrt ist, legte 4 km in der Stunde zurück. Im Auftrage des Kriegsministers, Herzog von Choiseul, erbaute Cugnot eine leistungsfähigere Lokotive. Die Heftigkeit ihrer Bewegungen erschwerte ihre Lenkung und zerstörte sie bei der ersten Probe eine Mauer, die ihr im Wege stand, damit war ihr Schicksal besiegelt. Der zweite Vorläufer Stephenson's war der Amerikaner Evans, gestorben 1811. Er nahm 1797 bei der Regierung von Maryland ein Patent auf einen Dampfwagen; 1799 begann er den Bau der Lokomotive, welche auf einer besonders zu diesem Zweck angelegten Eisenbahn versucht werden sollte. 1801 wurde die erste Lokomotive, welche den Namen „Orucler Amphibolos" führte, vollendet. Nach mehrfachen Vervollkommnungen wurde sie 1804 in Philadelphia in Gegenwart von zahllosen Zuschauern erprobt. Leider fehlten Evans die Mittel, um, wie er es beabsichtigt hatte, einen Schienenweg anzulegen. Dies war wohl auch der Grund, dass alle seine Bestrebungen, den Werth seiner Erfindung seinen Zeitgenossen erklärlich zu machen, selbst im Jahre 1809 in Amerika fruchtlos blieben. Aus diesem Jahre stammt seine denkwürdige Prophezeiung: „Die jetzige Generation will sich mit Kanälen begnügen, die nächste wird Eisenbahnen mit Pferden vorziehen, aber ihre aufgeklärteren Nachkommen werden meinen Dampfwagen als die grösste Vervollkommnung des Transports anwenden."

Von sonstigen Eisenbahngrössen, deren Lebenslauf Röll schildert, seien noch erwähnt: Becker, der bekannte Oesterreichische Eisenbahntechniker, hervorragend auf dem Gebiete des Lokomotiven- und Wagenbaues, Biot, der Erbauer der Eisenbahn St. Etienne-Lyon, einer der ersten Bahnen Frankreichs, Blenkinsop, der 1842 die Lokomotive „Braunschweig" hergestellt, die erste, die in Deutschland und am Kontinente überhaupt gebaut worden ist, Bridel, der in Verbindung mit Gerwig und Hellwag die Gotthardbahn gebaut, Broch, der Vorkämpfer für das Zustandekommen der Norwegischen Bahnen, Bruck, Oesterreichischer Finanzminister, an dessen Namen sich zwei für das Oesterreichische Eisenbahnwesen bedeutungsvolle Maassnahmen knüpfen, nämlich der Verkauf der Staatsbahnen und die Sicherstellung des Baues der Semmeringbahn, Brunnel, der berühmte Erbauer der Great Western Eisenbahn und der angebliche Erfinder des nach ihm benannten Schienensystems. Erwähnt seien ferner: Chevalier, ausgezeichneter Nationalökonom und einer der bedeutenden Förderer des Französischen Eisenbahnwesens, Conrad, der Erbauer vieler Holländischen Eisenbahnen, Dargan, der Schöpfer des Irischen Eisenbahnnetzes, Denis, der Erbauer der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, sowie älteren Bayerischen Staatsbahnen, Drais, der Erfinder der Draisine, Engerth, welcher die preisgekrönte Lokomotive für die Semmeringbahn konstruirte, Escher, der Begründer der Gotthardbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, Etzel, der Hauptbegründer des heutigen Eisenbahnbausystems, Erbauer der Schweizer Central- und der Brennerbahn, Favre, der Bauunternehmer des grossen St. Gotthardtunnels, Flachat, der Erbauer zahlreicher Französischer und Spanischer Bahnen, von Friesen, Sächsischer Finanzminister, der die Verstaatlichung der wichtigsten Sächsischen Privatbahnen durchführte, Ghega, der geniale Leiter des Baues der Semmeringbahn, Grandis, Erbauer des Mont Cenistunnels, Grüttefien, der berühmte Deutsche Eisenbahnarchitekt, Harrison, ein mit den beiden Stephenson's befreundeter Ingenieur, der schon bei den Vorarbeiten für die Eisenbahn London-Birmingham thätig, später bei der Stanhope-Tyne und der York, Newcastle and Berwickbahn, König, der Erbauer der Nikolaibahn (St. Petersburg-Warschau), Kunz, Erbauer der Leipzig-Dresdener Bahn, Lott, der Erbauer der Arlbergbahn, Pease, der erste Direktor der Stockton-Darlingtonbahn, Protche und Ruva, zwei der bedeutendsten Italienischen Eisenbahningenieure, Pullman, bekannt als Erbauer der seinen Namen tragenden Schlafwagen, Schnirch, bekannter Konstrukteur jenes Eisenbahnbrücken-Systems, welches infolge des Einsturzes der Pruthbrücke bei Czernowitz ausser Gebrauch kam, Schönerer, der Erbauer der Linz-Budweiser Pferde-Eisenbahn, Sorge, welchem das Verdienst gebührt, den Bau von Sekundärbahnen in Sachsen angeregt zu haben, Speiser, der Begründer der Schweizerischen Centralbahn, Tilp, bekannter Oesterreichischer Maschinentechniker, Vignoles, Konstrukteur des nach ihm benannten, auf dem grössten Theile Europas und Amerikas eingeführten Schienensystems (Breitfussschienen), Max Maria von Weber, wohl der bedeutendste und jedenfalls der geistreichste Eisenbahn-Schriftsteller, Whistler, Amerikanischer Eisenbahntechniker, welcher 1842 behufs Mitwirkung am Bau der Eisenbahn St. Petersburg-Moskau nach Russland berufen, grossen Einfluss auf die Gestaltung des Russischen Eisenbahnwesens nahm, schliesslich Whitney, welcher sein ganzes Leben der Durchführung seines Projekts opferte, eine Eisenbahnverbindung quer über das Festland der Vereinigten Staaten vom Michigansee bis zur Mündung des Columbiaflusses zu schaffen.

Auch sonst enthält die Encyklopädie noch eine grosse Reihe erwähnenswerther Biographien, darunter jene der Amerikaner Adams, hervorragender Eisenbahnpolitiker, Poor, Herausgeber des bekannten Eisenbahnjahrbuches, Fink, Deutscher Ingenieur, dem es 1875 gelang, zur Beseitigung der unvernünftigen Konkurrenz den ersten grösseren Eisenbahnverband (Pool) in den Vereinigten Staaten zu gründen, Mac-Callum, Schöpfer des militärischen Feldeisenbahnwesens; nicht zu vergessen schliesslich die Eisenbahnkönige Fisk, Gould, Huntington, Vanderbilt. Auch diesen war ihr glänzendes Schicksal an der Wiege nicht gesungen. Fisk begann seine Laufbahn als Hausirer, Gould als Viehhüter, Vanderbilt als Lehrling in einem Bankhause.

Die Lebensbeschreibungen, welche Röll in seiner Encyklopädie mittheilt, entsprechen in jeder Hinsicht den Anforderungen, welche die Wissenschaft an eine gute Biographie gleichwie an jede andere Gattung der historischen Darstellung macht: Vollständigkeit, Wahrheit und Unparteilichkeit. Eben deshalb bilden diese Lebensbeschreibungen eine bleibende Bereicherung der Litteratur und eine höchst werthvolle Ergänzung der eigentlichen geschichtlichen Artikel des Werks.

(Fortsetzung folgt.)

Der Wagenmangel auf den Preussischen Staatsbahnen.

Einer Denkschrift des Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, Thielen, über den Wagenmangel und die Nothwendigkeit der Vermehrung des Wagenparks, entnimmt der Berl. Actionär folgende Ausführungen, welche wir bei der grossen Bedeutung der Sache ebenso sehr für einen ordnungsmässigen Eisenbahnbetrieb, als für die Entwickelung unserer Kohlenindustrie in ihren Hauptzügen hier wiedergeben.

In den letztverflossenen Herbstmonaten ist die rechtzeitige Wagengestellung auf dem gesammten Gebiete der Preussischen Staatsbahnen auf Schwierigkeiteu gestossen, wie solche sich seit vielen Jahren nicht gezeigt haben. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich mit Rücksicht auf die in die Verkehrsverhältnisse des Landes tief eingreifende Bedeutung dieser Angelegenheit veranlasst gesehen, über den im Herbst zu Tage getretenen Wagenmangel eingehende Untersuchungen anzustellen, um über den Umfang und die Ursachen desselben ein klares Bild zu gewinnen und zu prüfen, ob, abgesehen von dem Umfange des Wagenparks die bestehenden Einrichtungen und Anordnungen zur erfolgreichen Bekämpfung des Wagenmangels noch als geeignet erachtet werden können oder ob sie der Ergänzung bedürfen. Die pünktliche und rechtzeitige Gestellung der von den Frachtaufgebern verlangten Güterwagen ist für die Eisenbahnverwaltung eine der wichtigsten, zugleich aber auch schwierigsten Aufgaben. Zur Bewältigung des Güter- und Viehverkehrs waren am 1. April 1895 218 033 Güterwagen vorhanden, darunter waren 55 537 gedeckte, 157 134 offene und 5 362 Viehwagen. Wie sich die Wagendispositionen im allgemeinen vollziehen, zeigt die folgende kurze Darlegung. Die Güterwagen sind zwar auf die einzelnen Direktionen vertheilt, ihre Benutzung ist aber, abgesehen von den erwähnten Spezialwagen, eine durchaus gemeinschaftliche, so dass jeder Wagen, wo er sich auch bei der Entladung befinden mag, sofort nach jeder Richtung benutzt werden kann, was zur Verminderung unwirthschaftlicher Leerfahrten von grossem Vortheil ist. Bei jeder der 20 Direktionen ist ein Wagenbüreau eingerichtet, dem es obliegt, auf Grund des von den Stationen täglich meistens mehrmals gemeldeten Bestandes und Bedarfs von Wagen, deren Vertheilung und Zuführung nach den Bedarfsstellen zu bewirken. Zwischen den einzelnen Direktionsbezirken wird die Vermittelung durch das Centralwagenbüreau zu Mageburg besorgt, dem dazu telegraphisch gegen 6 Uhr Abends von den Wagenbüreaus Meldungen zugehen müssen. In den grossen Kohlenbezirken sind ausserdem mit erweiterten Befugnissen ausgerüstet das Wagenamt in Essen für den Ruhrkohlenbezirk, in Kattowitz für Oberschlesien, in Saarbrücken für das Saarrevier.

Die Denkschrift geht dann im einzelnen auf die Wagengestellung in den einzelnen Revieren ein. Von Interesse sind noch folgende offizielle Mittheilungen: Im Ruhrkohlenbezirk werden täglich für Kohlen und Kokes allein 11 500 offene Wagen gebraucht, die Vertheilung muss auf 70 Stationen und weiter auf 186 Kohlenzechen bewirkt werden. Innerhalb dieser Kohlenbezirke sind häufig zeitraubende Schiebungen von Wagen vorzunehmen, so dass dadurch selbst in Zeiten normalen Verkehrs die rechtzeitige Wagengestellung nicht immer gelingt. Aus einer Uebersicht über den Kohlenversand des Ruhrbezirks seit 1885 geht hervor, dass der Versand fast ununterbrochen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre um 4,28 % zugenommen hat. Die Schwankungen im Kohlenversand sind denn auch im Ruhrbezirke am geringsten, doch nicht unbeträchtlich. Der durchschnittliche Versand stellt sich auf 11 428 Wagen, dagegen die höchste Gestellung auf 13 958 = + 22,1 %. Im Oberschlesischen Kohlenbezirk werden durchschnittlich täglich 4 250 offene Wagen für Kohlen und Kokes gestellt, die auf 31 Stationen und dann auf 67 Gruben zu vertheilen sind. Eine besondere Schwierigkeit entsteht bei der Vertheilung und rechtzeitigen Zuführung in Oberschlesien dadurch, dass mehrere Oesterreichische Bahnen vertragsmässig Wagen beistellen, die aber nur solchen Gruben zugeführt werden dürfen, die einen Versand nach Oesterreichischen Bahnen haben. Die Zunahme des Kohlenversands stellt sich hier seit 1885 auf durchschnittlich 5,8 %. Die Mindergestellung gegenüber dem angemeldeten Bedarf erreicht in Oberschlesien die aussergewöhnliche Höhe von 30 838 Wagen.

Die Eisenbahnverwaltung erkennt den Wagenmangel rückhaltslos an und bedauert auf das Lebhafteste die damit für alle Betheiligten verbundenen Nachtheile. Sie muss andererseits aber auch Werth darauf legen, Uebertreibungen entgegenzutreten. In dieser Hinsicht muss namentlich die Zahl der geforderten Wagen mit einiger Vorsicht behandelt werden. Mannigfache Anzeichen sprechen dafür, dass, wie bereits angedeutet, Ueberbestellungen von Wagen in den einzelnen Bezirken mehr oder weniger vorkommen. Hierfür spricht die Thatsache, dass, sobald die verlangten Wagen wieder voll gestellt werden, die Anforderungen merklich zurückgehen.

Sobald der Wagenmangel sich in den Kohlenbezirken bemerklich machte, wurden die zu dessen Beseitigung oder wenigstens Minderung geeigneten Maassregeln unverzüglich getroffen. Durch die intensivste Gestaltung des Betriebes muss in solchen Zeiten eine möglichste Beschleunigung des Umlaufs der Güterwagen erzielt werden, denn eine auch noch so weit gehende Vermehrung des Wagenparks würde zu gewissen Zeiten über den Wagenmangel nicht hinweghelfen, unter Umständen sogar auf einen flotten Betrieb störend einwirken. Der Umschlag der Güterwagen vollzieht sich durchschnittlich in 3¾ Tagen von der Beladung bis zur Wiederbeladung; bei einem Wagenbestand von 218 000 Wagen werden täglich rund 58 100 gestellt; wird der Umlauf nur um einen halben Tag verlängert, so würden nur 51 300 Wagen gestellt werden können, zur Deckung des Tagesbedarfs würde daher eine Vermehrung um 6 800 Wagen eintreten müssen. Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs dient vor allem eine Vermehrung der Güterzüge. Der Zunahme des Wagenbedarfs entsprechend wurden alsbald die hierfür im Fahrplan vorgesehenen fakultativen Züge gefahren und, wo nöthig, auch der Nachtdienst eingerichtet, ferner wurde auf die Beschleunigung der Abfertigung der Güter, sowie des Zurechtstellens der Züge nachdrücklichst hingewirkt. Die Reparaturen der Güterwagen wurden überall beschleunigt, kleinere Schäden durch fliegende Kolonnen auf den Bahnhöfen beseitigt. Die vor 2 Jahren im Güterdienst eingeführte Sonntagsruhe wurde aufgehoben oder eingeschränkt, und zwar für die Beförderung offener Wagen vom 22. September bis einschliesslich 15. Dezember.

Wenn es trotz aller dieser Maassregeln nicht gelungen ist, den Wagenmangel fern zu halten, so war es um so mehr geboten, die Ursachen desselben zu erfahren, zumal in den Monaten September und Oktober vorigen Jahres bei den Gütern, die sonst um diese Zeit den Wagenpark besonders in Anspruch zu nehmen pflegen, nicht nur keine Steigerung zu verzeichnen war, sondern sogar eine Abnahme. Im Ruhrbezirk war der Kohlenversand im September 1895 um 3,3 %, im Oktober 1895 um 2.36 %, in Oberschlesien im September 1895 um 0,39 %, im Oktober um 2,63 % geringer, als in denselben Monaten des Vorjahres. Auch der Rübenversand blieb nach überschlägigen Ermittelungen um rund 19 % gegen das Vorjahr zurück. Nach dem Ergebniss der von allen Direktionen angestellten Untersuchungen ist die unzureichende Wagengestellung im wesentlichen auf die ausserordentlich starke Zunahme des allgemeinen Verkehrs, sowie auf die vollständige oder wenigstens theilweise Unterbrechung der Schifffahrt zurückzuführen. Fast alle Direktionen berichten über eine starke Zunahme des Güterverkehrs gerade in den kritischen Monaten und zwar infolge der erfreulicherweise steigenden Konjunktur in fast allen Gewerbezweigen. Ein noch stärkerer Einfluss auf die ungünstige Wagengestellung muss aber der Unterbrechung der Schifffahrt zugeschrieben werden. Einmal gingen viele Güter, deren Versendung einen längeren Aufschub nicht vertragen konnte, auf die Eisenbahn über, sodann wurden auch die Güterwagen der Eisenbahn dadurch mehr in Anspruch genommen, dass zahlreiche Massengüter sonst nur auf kurze Strecken bis zu den Oder-, Elbe-, namentlich zu den Rheinhäfen die Eisenbahn benutzen, jetzt aber bis zu der eigentlichen Bestimmungsstation auf der Eisenbahn befördert wurden. So z. B. vollzieht sich der Wagenumschlag von den Gruben des Ruhrbezirks nach den Rheinhäfen in 48 bis 60 Stunden, während er sich auf etwa sechs Tage erhöht, wenn die Kohlensendungen nach Süddeutschland ganz auf dem Eisenbahnwege verbleiben. Eine genaue Feststellung, wieviel Güter der Eisenbahn infolge der Störung des Schifffahrtsbetriebes zugefallen sind, ist schwierig. Angestellte Ermittelungen haben folgendes ergeben:

In den beiden Oderhäfen Breslau und Pöpelwitz zeigt der Umschlag in den Monaten Oktober und November eine Abnahme von 5 270 Wagen, in denselben Monaten sind für den Platz Berlin auf der Eisenbahn mehr eingegangen 4 400 t Böhmische Braunkohlen, 15 970 t Schlesische Steinkohlen, 5 000 t Nutzholz aus Preussen, 3 900 t Eisen, Steine, Stahl von Schlesien und der Ruhr; im Hamburger Verkehr ist für die Zeit vom 1. Oktober bis 15. November infolge der Unterbrechung des Schiffsverkehrs eine Zunahme von 31 % im Versand festgestellt worden, nach den Rheinhäfen in Duisburg, Ruhrort und Hochfeld betrug für August bis Oktober der Versand 118 386 t, der Empfang 76 800 t weniger, als im Vorjahre. Nachweislich sind nach Süddeutschland auf dem Eisenbahnwege in derselben Zeit 45 000 t und nach Bayern 31 000 t Kohlen mehr befördert.

Am nachdrücklichsten wird die Richtigkeit der beiden angeführten Ursachen durch die grossen Mehreinnahmen, welche die Staatseisenbahnverwaltung aus dem Güterverkehr, im Etatsjahr 1895/96 bis jetzt erzielt hat, bestätigt. Nach den Aufzeichnungen im Güterverkehr, die sich auf die Monate April bis Ende Dezember erstrecken, betrug die Mehreinnahme

schon 23 600 000 *M.* Es ist sodann auch geprüft worden, ob und inwieweit der Wagenmangel etwa mit den durch die Neuordnung der Verwaltung geschaffenen neuen Verhältnissen oder mit dem jeder neuen Einrichtung anfänglich anhaftenden Mangel an einer genauen Kenntniss der örtlichen Verkehrsangelegenheiten in Verbindung stehen. Diese Frage darf verneint werden. Allerdings sind mit der Zahl der Direktionen auch die Wagenverwaltungsstellen (Wagenbüreaus) vermehrt worden, wodurch der schnellere Ausgleich zwischen Bedarf und Bestand benachbarter Bezirke zuweilen erschwert sein kann, und mehr als früher hierzu die Mitwirkung des Centralwagenbüreaus in Magdeburg eintreten musste. Indess ist andererseits durch die Vermehrung der Direktionen und Verkleinerung der Inspektionsbezirke wiederum eine bessere und schärfere Ueberwachung der Wagenbewegung und der Wagenausnutzung gewährleistet. Die in den Wagenbüreaus der neuen Direktionen beschäftigten Beamten hatten sich vom April bis zum Herbst mit den Wagendispositionen genügend vertraut gemacht, auch kleinere Unsicherheiten wurden bis zum Oktober überwunden. Für den Wagenmangel im allgemeinen waren die vereinzelten Fälle unzweckmässiger Dispositionen vollständig ohne Bedeutung.

Nach Kundgebungen in der Presse ist in weiten Kreisen die Auffassung vertreten, dass der Wagenmangel des letzten Herbstes vornehmlich darin seine Erklärung finde, dass die Vermehrung des Wagenbestandes hinter dem Anwachsen des Güterverkehrs zurückgeblieben sei. Von der Staatseisenbahnverwaltung ist für die Beschaffung der Güterwagen als leitender Grundsatz wiederholt hingestellt worden, dass der Wagenpark nicht nur dem durchschnittlichen Bedarf, sondern auch den gesteigerten Anforderungen in den Herbstmonaten genügen muss. Unerfüllbar ist aber die darüber hinausgehende Forderung, dass die Staatseisenbahn zur Vorhaltung eines Wagenparks verpflichtet sei, der auch beim Zusammentreffen von den Wagenpark aussergewöhnlich beanspruchenden, wenn auch nur kurze Zeit andauernden Ereignissen (steigende Konjunktur der Industrie, Unterbrechung der Schifffahrt usw.) ausreichen müsse. Eine solche Vermehrung des Wagenbestandes würde unwirthschaftlich und mit den Grundsätzen einer umsichtigen Finanzverwaltung nicht vereinbar sein und ist auch thatsächlich von keiner Staats- oder Privatverwaltung jemals vorgenommen worden. Wenn auch die Erfahrung am Besten lehrt, ob der in der Anzahl der vorzuhaltenden Wagen nothwendige Sicherheitskoëffizient für die Zeit des gesteigerten Verkehrs sich stark genug erweist, so erscheint es doch in hohem Grade nützlich, an der Hand der Statistik darzulegen, wie die Vermehrung der Wagen sich zur Zunahme des Güterverkehrs in den letzten Jahren verhalten hat.

Die Güterwagen müssen für den Versand der Güter ausreichen und zwar über die eigene Bahn hinaus bis zur Bestimmungsstation. Diese Leistungen der Güterwagen finden statistisch ihren Ausdruck in den Achskilometern der Güterwagen auf eigener und fremder Bahn. Diese geben wohl den sichersten Anhalt zur Beurtheilung der Frage, ob die Vermehrung des Wagenbestandes mit der des Güterverkehrs gleichen Schritt gehalten hat. Weniger zuverlässig ist eine Vergleichung mit den Tonnenkilometern, da zu deren Beförderung auch fremde Wagen benutzt werden, dafür aber die Leistungen der eigenen Wagen auf fremden Bahnen ausser Betracht bleiben. Es beträgt die Vermehrung der Wagenzahl im Jahre 1894/95 gegen 1885/86 32,2 %, des Ladegewichtes 52,8 %, mithin der Durchschnitt $\frac{85}{2} = 42,5$ %, dagegen die Zunahme der Achskilometer nur 38,7 %. Die Zunahme des Wagenbestandes ist hiernach eine stärkere als die des Güterverkehrs. Dabei darf nicht ausser Betracht bleiben, dass im Jahre 1885/86 der Güterverkehr schon zu stocken anfing und der Wagenpark mehr als ausreichend war. Das Jahr 1886 weist sogar beim Kohlenversand des Ruhrbezirks einen Rückgang von 1,71 % auf. Wählt man zum Ausgangspunkte für den Vergleich das für die Wagengestellung im allgemeinen nicht ungünstige Jahr 1887/88, so ist das Ergebniss ein noch günstigeres.

Endlich bleibt noch ein anderer Faktor bei der Wagenausnutzung kurz zu besprechen. Es leuchtet ein, dass je grösser sich die auf einen Güterwagen fallende durchschnittliche Jahresleistung stellt, desto gewinnbringender die Nutzleistung der Güterwagen ist. Wie die Nachweisung ergibt, ist die durchschnittliche Jahresleistung der Güterwagen eine schwankende. Die Annahme liegt nahe, dass diese Schwankungen lediglich auf eine grössere oder geringere Anspannung des Betriebes zurückzuführen sind. Es ist nicht zu verkennen, dass bei einer Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge auch der Wagenumlauf beschleunigt und damit eine grössere Durchschnittsleistung erzielt wird. Ganz richtig — wenn für die Verwendung der Wagen stets genug Frachten vorhanden sind. Je mehr aber dem Verlangen, dass der Wagenpark selbst den höchsten — meist nur 4 bis 6 Wochen andauernden — ja selbst den aussergewöhnlichen Anforderungen genügen soll, entsprochen wird, desto mehr Wagen stehen in der verkehrsstilleren Zeit unbenutzt. Dieses Unbenutztsein drückt aber vornehmlich den Jahresdurchschnitt herunter. Wie bereits dargelegt, sind die Schwankungen des Verkehrs ganz erhebliche. Sodann ergibt sich mit der Entwickelung des mächtigen Verkehrs in den eng begrenzten Industriecentren eine starke Vermehrung der Transporte auf kurze Entfernungen, wodurch der Umlauf der Güterwagen ungünstig beeinflusst wird. Die ungleichmässige Vermehrung des Wagenbestandes in den einzelnen Jahren erklärt sich zum Theil daraus, dass die Wagen schon früher vergeben, oder erst nach Ablauf des Jahres zur Ablieferung gekommen sind. Nachstehende Uebersicht zeigt, in welcher Zahl die Wagen zur Lieferung vergeben worden sind:

1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94	1894/95
a) offene Güterwagen					
8 729	4 055	7 620	3 353	7 733	4 164
b) gedeckte Güterwagen					
2 625	1 600	2 082	679	2 475	4 846
Zusammen					
11 354	5 655	9 702	4 032	10 208	9 010

Im Jahre 1895/96 sind bis 1. November 1895 4 804 Stück offene Wagen und 3 236 Stück bedeckte Wagen vergeben. Wenn auch die Vermehrung des Wagenbestandes mit der Entwickelung des Güterverkehrs seit 10 Jahren nicht nur gleichen Schritt gehalten, sondern ihr noch vorausgeeilt ist, so hält die Staatseisenbahnverwaltung es doch für wünschenswerth, ihren Wagenpark erheblich zu verstärken, um für die Wechselfälle, die der Güterverkehr mit sich bringt, noch besser gerüstet zu sein. Sie gedenkt daher, mit den ihr zur Verfügung stehenden und den beantragten Mitteln noch 7 995 Stück offene und 3 005 Stück gedeckte, im ganzen 11 000 Güterwagen zu beschaffen und hat dazu bereits die einleitenden Schritte gethan.

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1894.

Am Schlusse des Jahres 1894 befand sich nach dem uns vorliegenden Jahresbericht im Betriebe des Badischen Staats ein Bahnnetz von 1 459,07 km, von welchem sich 1 376,00 km im Eigenthume des Badischen Staats befanden, 53,70 km Badischen Gemeinden und Gesellschaften gehörten, 24,48 km vom Bayerischen Staate gepachtet waren und 4,89 km (Verbindungsbahn in Basel) sich im Mitbetriebe befanden. Von den im Betriebe des Badischen Staats befindlichen 1 459,07 km liegen 1 321,26 km im Grossherzogthum Baden, 20,96 km auf Preussischem, 24,48 km auf Bayerischem, 24,15 km auf Württembergischem, 22,17 km auf Hessischem und 46,05 km auf Schweizerischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen 133,45 km auf Badischem Gebiete, und zwar 99,11 km der Württembergischen Staatsbahnen, 26,95 km der Hessischen Ludwigsbahn und 7,39 km der Schweizerischen Nordostbahn; mithin befanden sich am Schlusse des Berichtsjahrs im Grossherzogthum Baden zusammen 1 497,80 km Eisenbahnen im Betriebe. Die Eigenthumslänge der Badischen Staatsbahnen (d. i. ohne den Badischen Theil der Main-Neckarbahn = 38,64 km und zuzüglich der an die Bayerische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke = 1,61 km und der an die Centralverwaltung für Sekundärbahnen verpachteten Strecke Donaueschingen-Hüfingen = 2,84 km) betrug überhaupt 1 380,48 km und diejenige der Badischen Privatbahnen 53,70 km; mithin hatten die Staats- und Privatbahnen eine Ausdehnung von zusammen 1 434,18 km.

Die an dem Bahnnetz gelegenen Stationen sind im Berichtsjahre von 371 auf 379 vermehrt worden. Von denselben dienen 285 für Personen- und Güterabfertigung, 91 nur für Personenabfertigung und 3 nur für Güterabfertigung.

Im Betriebe befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres 558 Lokomotiven (gegen 553 im Vorjahre), 1 391 (1 388) Personenwagen und 9 941 (9 799) Lastwagen. Von den Lokomotiven waren zur Wagenbeheizung bezw. zum Pulsometerbetrieb 552 Stück eingerichtet und mit Westinghousebremse 316 Stück ausgerüstet. Mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal waren 1 367 Personenwagen und mit vorbezeichneter Bremse allein 335 Gepäck- und Güterwagen versehen, während 24 Personenwagen mit Westinghouse-Bremsleitung und Interkommunikationssignal und 7 Güterwagen nur mit Westinghouse-Bremsleitung ausgerüstet waren.

Auf 1 km Bahnlänge entfielen 0,382 Lokomotiven, 0,95 Personenwagen und 6,81 Güterwagen.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrugen für die im Betriebe gewesenen Strecken der Badischen Staatseisenbahnen (1 380,48 km gegen 1 358,30 km im Vorjahre) sowie für die im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Privatbahnen (53,70 km gegen 70,80 km im Vorjahre): a) die Baukosten abzüglich der eigenen Einnahmen bei den Staatsbahnen 461 419 866 (451 810 602) ℳ, bei den Privatbahnen 5 446 450 (6 708 447) ℳ, zusammen 466 866 316 (458 519 049) ℳ, b) die Gesammtaufwendungen, zuzüglich der Bauzinsen und Rabatte und abzüglich der Zuschüsse des Reichs usw. und des Agio bei den Staatsbahnen 458 591 520 (449 380 407) ℳ, bei den Privatbahnen 5 586 297 (7 005 440) ℳ, zusammen 464 177 817 (456 385 847) ℳ, c) das verwendete Anlagekapital, unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken zwischen Baukosten und Kaufsummen sich ergebenden Differenzbeträge bei den Staatsbahnen 458 152 870 (450 086 576) ℳ, bei den Privatbahnen 5 586 297 (7 005 440) ℳ, zusammen 463 739 167 (457 092 016) ℳ und d) das verwendete Anlagekapital auf 1 km Eigenthumslänge bei den Staatsbahnen 331 879 (331 360) ℳ, bei den Privatbahnen 104 028 (98 947) ℳ, zusammen 323 348 (319 846) ℳ.

Auf den Badischen Staats- und Privatbahnen waren am Schlusse des Berichtsjahres 376 Abfertigungs- und Haltestellen für den Personenverkehr vorhanden. In dem Berichtsjahre hat sich der Personenverkehr sowohl hinsichtlich der Personenkilometer als auch der Einnahmen in allen Klassen und bei allen Fahrtausweisen gehoben. Die grösste Steigerung zeigt der Verkehr auf ermässigte Ausweise (Zeitkarten, Lokalzug-Fahrscheine), zu denen am 1. April Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten zwischen zwei bestimmten Stationen neu hinzugekommen sind. Diese Fahrscheinbücher gelten für 30 Fahrten mit Personenzügen zwischen zwei Stationen innerhalb eines Jahres und sind berechnet zum 20fachen Betrage der Taxe einer einfachen Fahrkarte für die betreffende Strecke. Ferner wurden noch behufs Benutzung von Schnellzügen „Schnellzug-Zuschlagbücher“ mit 15 Fahrscheinen und berechnet zur 10fachen Taxe einer Schnellzug-Zuschlagkarte eingeführt.*) Die im Berichtsjahre vorgenommenen Zählungen haben ergeben, dass seit dem letzten Zählungsjahre (1888) der Schnellzugverkehr im ganzen erheblich gestiegen ist und dass hierbei namentlich der Verkehr in III. Klasse, zum Theil auf Kosten des Verkehrs in II. Klasse, eine bedeutende Zunahme aufweist. Diese Zunahme und auch die bei der einfachen Fahrt ersichtliche Verschiebung eines Theils des Verkehrs der II. Klasse nach der III. Klasse erklärt sich daraus, dass seit dem Jahre 1888 eine fortwährende Vermehrung der Schnellzüge und in steigendem Umfange eine Ausrüstung derselben mit III. Klasse stattgefunden hat, sodass jetzt die diese Klasse führenden Schnellzüge die Regel und die nur mit I. und II. Klasse ausgerüsteten Züge die Ausnahme bilden. Die für das zurückgelegte Kilometer sich ergebenden Einheitssätze sind gegen das Vorjahr in I. und II. Klasse etwas gefallen, in III. Klasse, sowie für Zeitkarten usw. und für Militärs dagegen gestiegen; diese Sätze betrugen für I. Klasse 8,17 ₰ (gegen 8,29 ₰ im Vorjahre), II. Klasse 5,36 (5,45) ₰, III. Klasse 3,28 (3,21) ₰, Zeitkarten, Fahrscheinbücher und Lokalzug-Fahrscheine 1,35 (1,24) ₰ und Militärs 1,59 (1,57) ₰.

In dem Berichtsjahre wurden befördert in I. Klasse 156 428 (155 342) Personen = + 0,70 %, in II. Klasse 1 862 521 (1 993 096) Personen = — 6,55 %, in der III. Klasse 12 431 420 (11 989 434) Personen = + 3,69 %, ferner auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher und Lokalzug-Fahrscheine 8 225 537 (7 158 825) Personen = + 14,90 % und 488 664 (415 557) Militärpersonen = + 17,59 %, zusammen 23 164 570 (21 712 254) Personen = + 6,69 %. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfallen auf die I. Klasse 0,67 (0,71) %, auf die II. Klasse 8,04 (9,18) %, auf die III. Klasse 53,67 (55,22) %, auf Fahrten mit Zeitkarten, Fahrscheinbüchern und Lokalzug-Fahrscheinen 35,51 (32,97) % und auf Militärs 2,11 (1,92) %.

Die von den Reisenden zurückgelegten Personenkilometer bezifferten sich auf 459 767 018 (437 917 677) = + 4,99 %; hiervon entfallen auf die I. Klasse 13 407 514 (12 435 396) Personenkilometer = + 7,82 %, auf die II. Klasse 91 905 221 (89 440 324) Personenkm = + 2,76 %, auf die III. Klasse 251 135 489 (248 759 733) Personenkm = + 0,96 %, auf die Reisenden mit Zeitkarten, Fahrscheinbüchern und Lokalzug-Fahrscheinen 74 390 775 (63 699 506) Personenkm = + 16,78 % und auf Militärs 28 928 019 (23 582 718) Personenkm = + 22,67 %.

Die Zahl derjenigen Stationen, auf welchen mehr als 50 000 Fahrkarten verkauft wurden, betrug 75, von denen die Station Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburger Thor) mit 1 215 498 Fahrkarten die erste Stelle einnimmt, dieser folgen Freiburg (Hauptbahnhof und Wiehre) mit 1 132 588, Heidelberg (Hauptbahnhof und Karlsthor) mit 1 088 147, Mannheim mit 1 068 803, Basel mit 592 778 Fahrkarten usw.

Im Personenverkehr zwischen den Badischen Stationen unter sich steht unter den verkehrsreichsten Strecken Mannheim-Heidelberg mit 438 407 Personen oben an, es folgen Karlsruhe-Ettlingen (Bahnhof und Stadt) mit 409 233, Mannheim-Neckarau mit 369 145, Pforzheim-Niefern mit 332 193, Karlsruhe-Maxau mit 274 727, Ersingen-Pforzheim mit 242 034, Basel-Riehen mit 240 230, Basel-Lörrach mit 238 078, Pforzheim-Enzberg mit 219 753, Heidelberg-Neckargemünd mit 210 541 und Durlach-Karlsruhe mit 210 259 Personen usw.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr bezifferten sich (ausschliesslich der 28 683 ℳ betragenden Vergütung für Gefangenentransporte) auf 15 720 313 (15 039 036) ℳ = + 4,53 %, und zwar entfallen davon a) auf die I. Klasse 1 095 218 (1 030 792) ℳ = + 6,25 %, b) auf die II. Klasse 4 928 154 (4 873 339) ℳ = + 1,12 %, c) auf die III. Klasse 8 232 236 (7 974 784) ℳ = + 3,23 %, d) auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher usw. 1 003 797 (791 032) ℳ = + 26,90 % und e) auf Militärs 460 908 (369 089) ℳ = + 24,88 %, bezw. in Prozenten der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr zu a) 6,96 (6,85), zu b) 31,29 (32,41), zu c) 52,27 (53,03), zu d) 6,56 (5,26) und zu e) 2,92 (2,45). Von der Gesammteinnahme (einschliesslich der Vergütung für Gefangenenbeförderung) mit 15 748 996 (15 067 719) ℳ entfallen auf den Binnenverkehr 9 911 445 (9 631 849) ℳ = + 2,90 % und auf den direkten und Durchgangsverkehr 5 837 551 (5 435 870) ℳ = + 7,39 %.

In dem Gepäck-, Expressgut-, Milch- und Traglastenverkehr wurden befördert und eingenommen:

a) Gepäck . .	28 700 (26 428) t	bezw.	752 690 (683 435) ℳ
b) Expressgut	18 717 (16 129) „	„	429 893 (377 497) „
c) Milch . .	18 242 (16 637) „	„	119 476 (108 464) „
d) Traglasten	3 186 (3 301) „	„	16 768 (17 373) „

Nachdem die im Laufe des Jahres 1892 eingeführten ermässigten Frachtsätze ein beträchtliches Sinken der Einnahme aus dem Gepäckverkehr zur Folge hatten, ist dieselbe im Berichtsjahre annähernd wie die Beförderung wieder gestiegen. Die seit Jahren fortgesetzte Zunahme des Expressgutverkehrs hielt auch im Berichtsjahre an.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren brachte eine Gesammteinnahme von 822 816 (918 403) ℳ. Davon entfallen auf die Beförderung: a) von Leichen 25 376 (25 058) ℳ, b) von den bei den Gepäckexpeditionen aufgegebenen Fahrzeugen 6 622 (4 361) ℳ, c) von Thieren 773 938 (873 168) ℳ und d) von Hunden 16 880 (15 816) ℳ. Bezüglich der Beförderung von Fahrzeugen ist zu bemerken, dass der weitaus grössere Theil derselben zu den Tarifsätzen des Güterverkehrs abgefertigt und daher die Beträge dafür bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet wurden.

Die zur Beförderung gelangten Gütermengen bezifferten sich im Binnenverkehr auf 1 913 538 (1 849 179) t = + 3,48 %, im direkten und Durchgangsverkehr auf 6 732 844 (6 475 049) t = + 3,98 %, somit insgesammt auf 8 646 382 (8 324 228) t = + 3,87 %, welche 630 433 931 (630 490 340) tkm = — 0,01 % zurücklegten, und zwar entfallen davon auf die Eilgüter 3 261 027 (3 221 069) tkm = + 1,24 %, auf die Stückgüter 36 977 601 (35 240 842) tkm = + 4,93 % und auf die Wagenladungsgüter 590 195 303 (592 028 429) tkm = — 0,31 %. Der im Binnenverkehr eingetretene mässige Rückgang der Tonnenkilometer wurde durch die Zunahme im direkten Verkehr derart ausgeglichen, dass das Ergebnis des Berichtsjahres dasjenige des Vorjahres im ganzen nahezu erreicht.

Im Vergleich mit dem Vorjahre bezifferte sich die Verkehrszunahme einschliesslich der Militär- und Dienstgüter auf

---

*) Wie wir in einem besonderen ausführlichen Artikel in Nr. 32 S. 281 Jahrg. 1895 d. Ztg. mittheilten, hat die Verwaltung der Badischen Staatsbahnen am 1. Mai 1895 ausser diesen Einrichtungen noch Kilometerhefte eingeführt. Nach den im Eisenbahnrathe abgegebenen Erklärungen (vergl. die Mittheilung in Nr. 79 S. 709 Jahrg. 1895 d. Ztg.) hat sich diese Einrichtung nach den bisherigen Erfahrungen jedoch nicht bewährt, da dieselbe eigentlich nur grösseren Geschäften, die viel reisen lassen, zu gute kommt. Insbesondere stellte sich der Missstand heraus, dass juristische Personen (z. B. Aktienunternehmen, gegenüber den Einzelfirmen und offenen Handelsgesellschaften) keinen Gebrauch davon machen können.

Zu der Einrichtung der Kilometerhefte bemerkt die Handelskammer für den Kreis Mannheim in ihrem Jahresbericht für 1895 folgendes:

Die Einrichtung der Kilometerhefte hat sich rasch eingebürgert und erfreut sich, wie wir aus den zahlreichen uns bei Gelegenheit der Beantwortung der Jahresbericht-Fragebogen zugegangenen Aeusserungen entnehmen, in den Kreisen des Handels und der Industrie steigender Beliebtheit. Von sehr vielen Seiten wird der Wunsch ausgesprochen, es möge dieses verdienstliche Beispiel bei allen Deutschen Bahnen, und wenn sich dem unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen, wenigstens in einem wohl abgerundeten grossen Gebiet südlich des Mains in der Weise Nachfolge finden, dass Kilometerhefte mit Geltung auf sämmtlichen Bahnen dieses Gebiets ausgegeben werden möchten.

rund 11 Millionen Tonnenkilometer, von welchen auf die Strecken Mannheim-Heidelberg-Konstanz und Heidelberg-Würzburg je 2 Millionen, Bruchsal-Rheinsheim 1,5 Millionen, Bruchsal-Bretten gegen 2 Millionen und auf die Strecke Offenburg-Singen 4,5 Millionen Tonnenkilometer entfallen; die Strecke Mannheim-Karlsruhe (Rheinbahn) dagegen zeigt einen Rückgang von 2,5 Millionen Tonnenkilometer. Die übrigen Strecken haben mit geringeren Beträgen theils zu-, theils abgenommen.

Einen Jahresverkehr von mehr als 50 000 t weisen 22 Stationen auf. Darunter steht Mannheim mit 2 410 494 (2 376 818) t obenan, dann folgen Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburger Thor) mit 473 361 (377 287) t, Heidelberg (Hauptbahnhof und Karlsthor) mit 325 740 (316 348) t, Basel mit 313 200 (345 578) t, Freiburg (Hauptbahnhof und Wiehre) mit 223 493 (212 294) t usw.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr, ausschliesslich der Militär- und Postgutsendungen, sowie der frachtpflichtigen Baudienstgutsendungen, gestaltete sich folgendermaassen: Binnenverkehr 7 492 965 (7 599 812) ℳ = — 1,41 %, direkter und Durchgangsverkehr 20 639 533 (20 099 548) ℳ = + 2,69 %, Nebengebühren 781 915 (809 549) ℳ = — 3,41 %, zusammen 28 914 413 (28 508 909) ℳ = + 1,42 %.

Mehreinnahmen haben dem Vorjahre gegenüber geliefert: der Verkehr mit Südwestdeutschland eine solche von 163 000 ℳ, mit Nordwestdeutschland 40 000 ℳ, mit Süddeutschland 313 000 ℳ, mit Russland 19 000 ℳ, mit der Schweiz 113 000 ℳ, mit Frankreich 15 000 ℳ und der Verkehr mit Belgien und England eine solche von 28 000 ℳ. Mindereinnahmen haben zu verzeichnen: der Verkehr mit Rheinland und Westfalen eine solche von 17 000 ℳ, mit Mittel- und Ostdeutschland 13 000 ℳ, mit Oesterreich-Ungarn 21 000 ℳ, mit den Niederlanden 23 000 ℳ und schliesslich der Verkehr mit Italien eine solche von 80 000 ℳ.

Die gesammte Einnahme aus dem Güterverkehr, einschliesslich derjenigen aus der Beförderung von Expressgut, Milch, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie aus Militärgut, Postgut und frachtpflichtigen Dienstgutsendungen bezifferte sich auf 30 493 905 (30 064 514) ℳ.

Auf den Badischen Bahntelegraphenstationen gelangten zur Beförderung 3 057 (2 936) gebührenfreie und 86 926 (90 557) gebührenpflichtige, zusammen 89 983 (93 493) Telegramme. Die Einnahmen hieraus betrugen 62 437 (64 958) ℳ, von welchen 47 000 (48 818) ℳ dem Bahntelegraphen verblieben.

Die gesammte Roheinnahme bezifferte sich für die Staats- und Privatbahnen zusammen auf 50 721 078 (49 338 520) ℳ = + 2,80 %, die Betriebsausgaben auf 33 276 600 (31 208 508) ℳ = + 6,63 % und der Einnahmeüberschuss auf 17 444 478 (18 130 012) ℳ = — 3,78 %. Die Mehrausgabe gegen das Vorjahr von 2 068 092 ℳ entfällt zum grössten Theil auf den Mehraufwand für Lokomotivfeuerung, welche durch die grössere Fahrgeschwindigkeit und durch die Zugvermehrung infolge der allgemeinen Verkehrszunahme bedingt war.

An der gesammten Roheinnahme war die Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung mit 32,73 (32,12) %, der Güterverkehr, einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und Thiere mit 60,12 (60,93) % und das Erträgniss aus sonstigen Quellen, einschliesslich des Abgangs an Passivresten mit 7,15 (6,95) % betheiligt. Von der Gesammtausgabe, welche 65,61 (63,25) % der Gesammteinnahme erforderte, entfielen auf die allgemeine Verwaltung, einschliesslich des Abgangs an Aktivresten 7,56 (7,91) %, auf die Bahnverwaltung 27,80 (22,58) %, auf den äusseren Bahnhofsdienst 11,59 (12,12) %, den Expeditionsdienst 7,54 (7,86) %, den Zugbegleitungsdienst 7,47 (7,59) % und den Zugförderungsdienst 38,04 (41,94) %.

Von dem Einnahmeüberschuss standen 17 444 478 (18 130 012) Mark den Staatsbahnen und 354 022 (371 870) ℳ den Privatbahnen zu. Letzteren wurde vom Staat in Form von eingeräumten Vergünstigungen ein Betriebszuschuss in Höhe von 95 946 (104 921) ℳ gewährt. — Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen an Einnahme 34 802 (33 933) ℳ, an Ausgabe 22 833 (21 464) ℳ und an Ueberschuss 11 970 (12 469) ℳ; ferner auf 1 km der Gesammtleistungen der Lokomotiven an Einnahme 2,48 (2,53) ℳ, an Ausgabe 1,62 (1,60) ℳ, an Ueberschuss 0,86 (0,93) ℳ und auf 1 Nutzkm an Einnahme 3,48 (3,52) ℳ, an Ausgabe 2,28 (2,23) ℳ und an Ueberschuss 1,20 (1,29) ℳ.

Die Verzinsung des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals (welches bei den Staatsbahnen 454 569 726 ℳ, bei den Privatbahnen 5 320 598 ℳ bezw. zusammen 459 890 324 ℳ betrug) stellte sich bei den Staatsbahnen auf 3,76 (3,97) %, bei den Privatbahnen auf 6,65 (5,31) % und bei den Staats- und Privatbahnen zusammen auf 3,79 (3,99) %. H—g.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 796 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung, betreffend die Redaktion der Vereinszeitung (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 807 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des gemischten Ausschusses für die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, betreffend den Entwurf eines neuen Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 862 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Begleitschreiben zum Protokoll der am 19. bis 22. Februar d. J. in Köln abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 27. v. Mts.). — Die nächste Sitzung soll am 16. Juni d. J. in Budapest stattfinden.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. April d. J. wird der 5. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgut“ zur Ausgabe gelangen.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die „Frankfurter Zeitung“ berichtet in ihrer Nr. 55 über zwei angeblich höchst gefährliche Abänderungsvorschläge, die Deutschland für die bevorstehende Konferenz zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr angemeldet haben soll. Um etwaigen Besorgnissen, die sich möglicher Weise hieran knüpfen könnten, vorzubeugen, theilt der „R.-A.“ die Anträge, die sich beide auf den Art. 1 des Uebereinkommens beziehen, mit der zugehörigen Begründung im vollen Wortlaute mit.

Die Anträge lauten:

Zu Artikel 1.

a) In Ziff. I Abs. 2 des Schlussprotokolls sind am Schlusse des ersten Satzes die Worte: „es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt“, zu streichen.

b) Ziff. I des Schlussprotokolls erhält folgenden Abs. 3:

„Sofern der Verkehr zwischen zwei demselben Vertragsstaat oder verschiedenen Vertragsstaaten angehörigen Stationen über verschiedene Verkehrswege geleitet werden kann und nur für einen oder einige dieser Wege das Internationale Uebereinkommen Anwendung zu finden hat, so können die betheiligten Vertragsstaaten dahin übereinkommen, dass für sämmtliche Verkehrswege das Internationale Uebereinkommen entweder gleichmässig Anwendung findet, oder gleichmässig ausgeschlossen ist.“

Dazu ist folgende Begründung gegeben:

Die Ziff. I des Schlussprotokolls enthält in zwei Richtungen eine authentische Auslegung der im Art. 1 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens durch die Worte:

„aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates“ bezw. „qui sont exécutés . . . du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant“

über den Geltungsbereich des Uebereinkommens getroffenen Festsetzung. Während der Wortlaut des Art. 1 die Annahme zulässt, das Internationale Uebereinkommen erstrecke sich nur auf Transporte, deren Abgangsstation und Bestimmungsstation in verschiedenen Staaten gelegen sind, wird durch Ziff. I Abs. 1 des Schlussprotokolls zum Ausdruck gebracht, dass auch dann, wenn Abgangs- und Bestimmungsstation in dem Gebiet desselben Staates liegen und die Sendungen das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren, das Internationale Uebereinkommen Anwendung zu finden hat. Eine Abweichung davon ist nur zugelassen, wenn die Durchfuhr durch das Gebiet eines anderen Vertragsstaates auf einer Bahnlinie erfolgt, deren Betrieb einer Verwaltung des Staates angehört, in dem Abgangs- und Bestimmungsstation gelegen sind. Alsdann sollen die bezüglichen Sendungen nicht als internationale Transporte angesehen werden.

Abs. 2 der Ziff. I sieht sodann eine Beschränkung in der Anwendung des Uebereinkommens für den Fall vor, wenn zwar Absende- und Bestimmungsstation in verschiedenen Staatsgebieten liegen, die Sendungen sich indess lediglich nach oder von dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates bewegen, in dem die Zollabfertigung erfolgt. In diesem Fall ist die Anwendung des Uebereinkommens in die Wahl des Absenders gestellt.

Beide Festsetzungen im Schlussprotokoll haben in der Ausführung zu Unzuträglichkeiten geführt, die in Zukunft fernzuhalten geboten erscheint.

Dies gilt zunächst bezüglich des Wahlrechts des Absenders, der nur selten in der Lage ist, zu übersehen, ob mit Rücksicht auf die Vorschriften der in Frage kommenden Tarife die Anwendung oder die Ausschliessung der Bestimmungen des internationalen Rechts ihm günstiger ist. Die Aufhebung des Wahlrechts durch Streichung der Worte: „es sei denn usw." ist erwünscht und möchte angesichts der aufgetretenen Schwierigkeiten um so weniger Anstand finden, als die in Rede stehende Vorschrift seiner Zeit in der III. Konferenz (S. 24/25 des Protokolls) nur mit 5 gegen 5 Stimmen angenommen wurde.

Auch die Ausdehnung des Uebereinkommens auf den Verkehr zwischen je zwei Stationen desselben Staates im Transit durch das Gebiet eines fremden Staates hat sich insofern als nachtheilig erwiesen, als die daneben ausgesprochene Einschränkung, wonach die Durchfuhr durch das Gebiet eines fremden Staates auf Linien erfolgen muss, deren Betrieb einer Verwaltung des anderen Staates untersteht, die viel häufigeren Fälle unberücksichtigt lässt, in denen die Durchfuhr auf Linien bewirkt wird, die einem anderen Staate gehören. Es ist in Anregung gebracht, durch Streichung der Worte: „auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört" den gesammten Verkehr zwischen den Stationen eines und desselben Staates von dem Geltungsbereich des Internationalen Uebereinkommens auszuschliessen und damit zu der Einschränkung zurückzukehren, die nach der Fassung im Art. 1 Abs. 1 von vornherein vorgeschwebt zu haben scheine. Wenn dieser Anregung zunächst keine Folge gegeben wurde, so ist dafür bestimmend gewesen, dass dadurch die aufgetretenen Unzuträglichkeiten nur theilweise beseitigt, insbesondere nicht alle Schwierigkeiten behoben werden würden, die sich aus gewissen, im allgemeinen Interesse für den Konkurrenzverkehr getroffenen Maassnahmen oder bezüglich der Zollverhältnisse ergeben, wie dies durch die Gestaltung der einzelnen Staatsgebiete, namentlich im Verkehr Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und den Niederlanden hervorgetreten ist.

Wenn von einer Station nach einer anderen verschiedene Verkehrswege führen, so wird häufig von den konkurrirenden Bahnen der Verkehr derart getheilt, dass er nach Maassgabe vereinbarter Leitungsvorschriften periodenweise über die eine oder über die andere Route zu lenken ist. Derartige Abmachungen liegen nicht nur im Interesse der betheiligten Bahnen, sondern häufig auch im Interesse des Verkehrs selbst, der dadurch eine grössere Stetigkeit und Regelmässigkeit gewinnt und leichter bewältigt werden kann. Dabei gehört es aber zu den wichtigsten Vorbedingungen, dass nicht nur die Sätze, sondern auch die Transportvorschriften für die verschiedenen Verkehrswege gleichgestellt werden. Um dies zu ermöglichen, ist unter b der neue Abs. 3 vorgeschlagen. Die darin den betheiligten Vertragsstaaten gegebene Ermächtigung zu besonderen Abmachungen hat einen Vorgang in der gleichfalls zur Erleichterung des Verkehrs gegebenen Vorschrift im § 1 Abs. 8 der Ausführungsbestimmungen.

Der Kundige wird hiernach beurtheilen können, dass es sich um Fragen handelt, bei denen das Interesse der Deutschen Absender und Empfänger entweder überhaupt nicht (Antrag b) oder nur in sehr geringem Maasse (Antrag a) betheiligt ist. Zu dem Antrag a hatte im M a i 1895 eine grössere Deutsche Staatseisenbahn-Verwaltung die Anregung gegeben, indem sie auf eine gewisse Unsicherheit in der Anwendung der tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen hinwies, die gegenwärtig im Grenzverkehr bestehe und deren Beseitigung erwünscht sei. Nach dem Antrage würde künftig für den Verkehr aus Deutschland nach den ausländischen Grenzstationen ausschliesslich die D e u t s c h e Verkehrsordnung zur Anwendung kommen, die mindestens ebenso günstige, in mancher Hinsicht günstigere Bedingungen enthält als das internationale Recht. Der Antrag b bezieht sich auf Durchfuhrsendungen, bei denen er namentlich die Verständigung der Eisenbahnverwaltungen über die Verkehrsleitung erleichtern soll. Hierüber wurde man erst im J u n i 1895 schlüssig. Selbstverständlich konnten die im A p r i l hier versammelten Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft nicht schon über diese e r s t n a c h t r ä g l i c h h i n z u g e k o m m e n e n Gegenstände gutachtlich gehört werden.

Internationale Eisenbahnstatistik.

Die Anregung der Vizepräsidenten der fachmännischen Kommission für eine internationale Eisenbahnstatistik, die darauf gerichtet ist, dass das Centralamt in Bern die Fortsetzung der Statistik übernehmen solle, ist von denjenigen am internationalen Uebereinkommen über das Eisenbahnfrachtrecht betheiligten Staaten, welche sich bisher darüber geäussert haben (Belgien, Deutschland, Italien, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Russland und die Schweiz; die Französische Regierung hat sich seither in ablehnendem Sinne ausgesprochen), günstig aufgenommen und gleichzeitig in der Richtung erweitert worden, dass der Arbeit durch eine formelle Verständigung sämmtlicher oder doch der meisten der Europäischen Staaten eine einheitliche Grundlage gegeben werden sollte. Das Centralamt hat dem Schweizerischen Bundesrath einen eingehenden Bericht über die damit geschaffene Sachlage und im Anschluss daran den Vorschlag auf Einberufung einer Konferenz aller Europäischen Regierungen unterbreitet, welche Konferenz in erster Linie darüber zu beschliessen hätte, ob dem Centralamt die Bearbeitung und Herausgabe der internationalen Statistik zu übertragen sei. Unter der Voraussetzung einer bejahenden Beantwortung dieser Frage wäre sodann 1. das vom Centralamte im Entwurf vorgelegte Schema festzustellen, nach welchem die internationale Statistik behandelt werden soll, und das Verfahren zu reguliren, durch welches künftige Aenderungen in diesem Schema durchzuführen sein werden; 2. die Frage zu entscheiden, ob die internationale Statistik alljährlich oder in längeren Zwischenräumen ausgegeben werden soll; 3. zu bestimmen, welches Material den Arbeiten des Centralamtes zu Grunde zu legen ist, und endlich 4. die Deckung der entstehenden Kosten zu sichern. — Der Bundesrath hat diesem Antrage die Genehmigung ertheilt und gleichzeitig ein entsprechendes Rundschreiben an die sämmtlichen Europäischen Regierungen erlassen, in welchem der Zusammentritt der Konferenz auf den nächsten Frühling in Vorschlag gebracht ist.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung vom 26. Februar d. J. wurde die zweite Lesung des Eisenbahnetats beendet.

Aus dem Herrenhause.

In der Sitzung vom 28. Februar d. J. wurden die Berichte über die Ergebnisse der Verhandlungen des Landeseisenbahnraths im Jahre 1895, über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1894/95, über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während des Jahres vom 1. Oktober 1894/95 und über die Ausführung von Bestimmungen verschiedener Gesetze, betreffend den Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, ohne Debatte durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Betriebsergebnisse im Monat Januar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 612,89 km, folgendes: Im Monat Januar d. J. betrug die Einnahme: a) a u s d e m P e r s o n e n v e r k e h r: im ganzen 22 268 266 *M.* oder 1 738 708 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 573 *M.* oder 5,91 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) a u s d e m G ü t e r v e r k e h r: im ganzen 70 698 036 *M.* oder 6 160 068 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 790 *M.* oder 6,99 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit v o m B e g i n n d e s E t a t s j a h r e s b i s E n d e J a n u a r d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) a u s d e m P e r s o n e n v e r k e h r: im ganzen 270 397 736 *M.* oder 18 794 485 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 462 *M.* oder 5,24 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) a u s d e m G ü t e r v e r k e h r: im ganzen 640 519 581 *M.* oder 32 131 818 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19 708 *M.* oder 3,10 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) a u s d e m P e r s o n e n v e r k e h r: im ganzen 3 883 471 *M.* oder 313 036 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 596 *M.* oder 6,24 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) a u s d e m G ü t e r v e r k e h r: im ganzen 10 271 485 *M.* oder 1 284 136 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 552 *M.* oder 11,83 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussische Staatseisenbahnen.

Vergebung von Arbeiten.

Die Bedingungen, welche bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Allgemeinen Bauverwaltung, der Staatseisenbahn- und Bergverwaltung in Anwendung kommen, sind in Nr. 50 des „R.- u. Pr. St.-A.“ veröffentlicht worden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Mit den Vorarbeiten zum Bau der Nebenbahn Colberg-Cöslin wird nach dem „R.-A.“ voraussichtlich im Frühjahr begonnen werden.

Filderbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 28. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen auch ein Antrag des Aufsichtsraths, betreffend die Verlängerung der Bahn durch Erbauung neuer Linien und die Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1895 betrugen die Einnahmen 1 415 796 *M.* (hiervon entfallen auf den Bahn- und Bollwerksbetrieb Frankfurt a/O. 57 049 *M.*, auf den Schifffahrtsbetrieb 1 244 099 *M.* und auf den Hafenbetrieb Pöpelwitz 97 034 *M.*), die Ausgaben 1 176 044 *M.* und der Ueberschuss 239 752 *M.* Nach Abzug der Abschreibungen und Rücklagen in Höhe von 116 919 *M.* ergibt sich ein Reingewinn von 122 833 *M.*, von welchem nach dem Beschlusse der am 26. Februar d. J. abgehaltenen Generalversammlung eine Dividende von 3,5 % zur Vertheilung gelangt.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt für das Jahr 1895 die Vertheilung einer Dividende von 5,25 % gegen 5,50 % im Vorjahre vor.

Neustadt O. S.-Gogolin.

Die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt O. S. über Zülz und Krappitz nach Gogolin durch die Eisenbahngesellschaft Neustadt O. S.-Gogolin (vergl. Nr. 83 S. 746 Jahrg. 1895 d. Ztg.) ist in Nr. 49 des „R.- u. Pr. St-A.“ veröffentlicht worden.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 3 000 000 *M.* festgesetzt worden.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maassgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

Der Staatsregierung bleibt die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen und die Feststellung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Entwürfe für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vorbehalten.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss (längstens) innerhalb zweier Jahre (d. i. bis Februar 1898) erfolgen.

Eberswalde-Liebenwalde-Oranienburg.

Bei den Berathungen des Provinziallandtags von Brandenburg wurde der Provinzialausschuss ermächtigt, den Provinzialverband an dem Unternehmen einer Nebenbahn von Eberswalde über Liebenwalde nach Oranienburg (vergl. Nr. 3 S. 31 d. Ztg.) durch Uebernahme von 200 000 *M.* in nicht bevorzugten Aktien der zu bildenden Gesellschaft zu betheiligen.

Strassenbahnen.

Barmen-Elberfelder Strassenbahn-Aktiengesellschaft (Société anonyme de Tramways de Barmen-Elberfeld). Da die auf den 22. Februar d. J. einberufene ausserordentliche Generalversammlung nicht beschlussfähig war, werden die Aktionäre zu der am 14. d. Mts. in Brüssel stattfindenden zweiten ausserordentlichen Generalversammlung einberufen. Auf der Tagesordnung steht der Antrag auf Liquidation der Gesellschaft.

Bremerhavener Strassenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 6 % vorzuschlagen.

Breslauer Strassenbahn. Im Jahre 1895 betrug die Gesammt-Betriebseinnahme 1 167 042 *M.* Nach dem Geschäftsbericht wurden im Berichtsjahre ausschliesslich der Abonnenten und Inhaber von Freifahrtkarten zusammen 10 127 225 Personen (mithin 123 875 Personen mehr wie im Vorjahre) befördert und hierfür eine Einnahme von 1 076 909 *M.* erzielt, wozu noch 88 571 *M.* für Abonnementskarten treten. Der Rohgewinn beziffert sich auf 389 762 (387 697) *M.*, von welchem eine Dividende von 8,5 % (gegen 8 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Die elektrisch betriebenen Eisenbahnlinien in Sarajewo.

Die Firma Siemens & Halske in Wien hat in Sarajewo ein städtisches Elektrizitätswerk für Licht und Bahnbetrieb erbaut. Die (wie im Jahrg. 1895 Nr. 43 S. 392 d. Ztg. mitgetheilt) am 1. Mai 1895 eröffnete elektrisch betriebene Bahn steht im Betriebe der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, hat oberirdische Stromzuführung, System Siemens & Halske und umfasst bei 5,6 km Länge und 760 mm Spurweite die drei eingeleisigen Linien: Bosnabahnhof-Tabakfabrik, Tabakfabrik-Stadtbahnhof und Tabakfabrik-Kai (Lateinerbrücke). Der kleinste Kurvenradius ist 30 m, die grösste Steigung 1 : 66⅔. Für den mit 12—18 km Geschwindigkeit stattfindenden Personenverkehr dienen 5 Motorwagen zu je 20 HP. und 8 Anhängewagen.

Die durchschnittliche Tagesleistung beträgt 2 500 Personen, die Höchstleistung bisher 5 500 Personen.

Der Güterverkehr auf der Linie Bosnabahnhof-Tabakfabrik-Stadtbahnhof wurde bislang durch Pferde bewältigt, seit dem 1. September 1895 dagegen durch eine elektrische Lokomotive, welche für 40 HP. und eine Geschwindigkeit von 8—12 km gebaut ist; sie ist mit 2 Motoren von je 20 HP. ausgerüstet.

Unter Ausnutzung beider Motoren wurden im August 1895 Probefahrten ausgeführt, bei denen 2 vierachsige Güterwagen von 40 t Brutto auf der Steigung 1 : 66⅔ mit 10—12 km in der Stunde befördert wurden. In der Regel sollen nur 26 t Brutto angehängt werden.

Eisenbahn-Zeitfragen: Die Bedeutung einer Neuordnung der Gebührenberechnung.

Zu dem unter obiger Ueberschrift in Nr. 18, S. 159 fg. dieser Zeitung abgedruckten Aufsatz sendet uns der Verfasser noch folgenden Zusatz, den wir vor den drittvorletzten Absatz (S. 163) jenes Aufsatzes einzuschalten bitten.

Ich darf mich auf die Ausführungen in dem Buche über „Das Eisenbahn-Verkehrswesen“, insbesondere auf die Tafel Seite 68 beziehen, um ein Beispiel hierfür anzuführen.

Nach dieser Tafel ist der Tonnenkilometersatz bei einem Kilogrammwerth der Waare unter 1 ₰ = 2 ₰ und steigt für jeden 1 ₰ Mehrwerth um 0,1 ₰, man hat also, um den zutreffenden Rechnungssatz für die Fuhrleistung für Waaren bis 20 ₰ Kilogrammwerth zu finden, nur nöthig, zu diesem 2 ₰ hinzuzuzählen. Mithin ist bei 1,2 ₰ Kilogrammwerth dieser Rechnungssatz 1,2 + 2 ₰, bei 20 ₰ Werth = 2,0 + 2 = 4 ₰.

Ist der Marktwerth des Weizens heute 20 ₰ das Kilogramm und sinkt allmählich auf 12 ₰, so ermässigt sich der Tonnenkilometersatz selbstthätig nach und nach von 4 auf 3,2 ₰, d. h. um 20 %, also ohne jeden Antrag auf das Erreichbare; steigt der Marktpreis wieder, erhöht sich ebenso ruhig die Fracht. Statt zu klagen und zuzuwarten, wird gefahren und verbraucht.

Verschiedenes.

Kriegsgedenkfeier der Deutschen Eisenbahnbeamten.

Im Verein für Eisenbahnkunde ist angeregt worden, dass diejenigen Herren, welche während des Krieges 1870/71 im Eisenbahndienste — sei es diesseits oder jenseits der Grenze — thätig gewesen sind, die Erinnerung an jene Zeit durch eine festliche, jedoch in einfachster Form gehaltene Zusammenkunft hierselbst im Monat Mai feiern. In Verfolg dieser Anregung ersucht der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde die Herren, welche hieran theilzunehmen wünschen, dies unter genauer Angabe ihrer Adresse bis zum 15. d. Mts. dem Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W. Wilhelmstrasse 92/93, anzuzeigen. Näheres über Zeit und Ort der Zusammenkunft wird demnächst bekannt gegeben werden.

Berichtigung.

In dem in Nr. 14 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz: „Eisenbahn-Zeitfragen: Die Grundlagen der Gebührenberechnung“ ist folgendes zu berichtigen: Auf S. 123 Spalte 2 Zeile 9 von unten ist statt „15 vom Hundert“ zu setzen „**50** vom Hundert“; auf S. 124 Spalte 2 Zeile 9 von oben muss es statt „bezeichnen“ heissen „berechnen“ und auf derselben Spalte Zeile 31 von unten statt „Fussböden“ „Fassböden“, endlich muss es auf Seite 125 Spalte 1 Zeile 25 von oben statt „alle Zehner“ heissen „volle Zehner“.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlentarif. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Ober-Kauffung der Nebenbahnen Goldberg-Merzdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, den Ausnahmetarif für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen etc. nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen einbezogen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 29. Februar 1896. (411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nothstandstarif für Düngemittel. Die laut unserer Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen eingeführte Erweiterung des Nothstandstarifs für Düngemittel, welche die Frachtberechnung bei der Vereinigung von Düngemitteln mit Gütern des Spezialtarifs III zu einer Wagenladung betrifft, wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab auf den Verkehr sämmtlicher am Nothstandstarif betheiligten Verwaltungen ausgedehnt.

Berlin, den 27. Februar 1896. (412)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen:

a) der Eisenbahndirektions-Bezirke Berlin und Stettin (Preussische Staatsbahngruppe III) etc. und
b) der Eisenbahndirektions - Bezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. (Preussische Staatsbahngruppe I) etc.

tritt mit dem 1. März d. J. je 1 Nachtrag 1 in Kraft. Diese Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze für eine grosse Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Stettin, Bromberg und Danzig, ferner der Alt-Damm-Colberger, Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn und der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen. Diese ermässigten Frachtsätze gelangen zunächst versuchsweise zur Einführung.

Ferner werden durch diese Nachträge einige Empfangsstationen in die Tarife neu einbezogen.

Druckabzüge beider Nachträge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. Februar 1896. (413)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe von Tarifnachträgen.) Am 1. April 1896 treten im Güterverkehr für oben bezeichneten Verband die Nachträge 13 zu den Tarifheften 1 und 2 und der Nachtrag 2 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif vom 1. April 1894) in Kraft.

Diese Nachträge enthalten verschiedene, durch die Verstaatlichung der Saal- und Weimar-Geraer Bahn, bezw. der Werrabahn hervorgerufene **Aenderungen.**

Durch die Nachträge 13 zu den Tarifheften 1 und 2 werden auch noch Frachtsätze des Spezialtarifs III und Ausnahmesätze für Gips für den Verkehr zwischen Sontra und verschiedenen Oesterreichischen Stationen eingeführt und der Kilometerzeiger ergänzt.

Ferner werden durch den Nachtrag 13 zu Tarifheft 1 und durch den Nachtrag 2 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 die Station Linz-Umschlagsplatz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Verkehr einbezogen und einige Stationsnamen geändert.

Ausserdem enthält der Nachtrag 13 zu Heft 1 eine Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen, Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen einigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Magdeburg, Ausnahmesätze für rohe Kalisalze zum Düngen zwischen Stassfurt und verschiedenen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Ausnahmesätze für Schilf und Schilfrohr zwischen Wien und Cassel, sowie Ellrich.

Durch Nachtrag 13 zu Heft 2 werden auch noch Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und III zwischen Göschwitz und Davidsthal, sowie Unter-Graslitz eingeführt.

Der Nachtrag 2 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 enthält ausserdem noch eine Ergänzung der Frachtsätze für einige Stationen und eine Aenderung der Kursdifferenzen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 15. Februar 1896. (414)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Berlin-Stettin-Oberschlesischen und der Nachtrag III zum Ostdeutsch-Oberschlesischen Kohlentarife in Kraft.

Durch diese Nachträge werden die Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks nach Stettin und Swinemünde transito seewärts unter den auf Seite 87 des erstgenannten Kohlentarifs angegebenen Bedingungen versuchsweise auch für Massensendungen nach Stettin und Swinemünde (Ortsverkehr) in Geltung gesetzt und die hierdurch entstehenden Einwirkungen auf die Frachtsätze vor-, seitwärts und hintergelegener Stationen durch entsprechende Regulirung der letzteren beseitigt. Es ergeben sich dabei sehr bedeutende Frachtermässigungen. Die Nachträge enthalten ausserdem noch die Aufnahme einiger neuer Stationen, sowie Tarifergänzungen und Berichtigungen.

Druckabzüge dieser Nachträge sind von Anfang März ab zum Preise von etwa 50—60 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Kattowitz, den 28. Februar 1896. (415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Am 1. März d. J. treten direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Sächsischen Stationen Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), sowie Meissen einer- und der Station Sursee der Schweizerischen Centralbahn andererseits in Kraft. Auskunft über dieselben ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, am 27. Februar 1896. (416)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 gelangt für die Stationen Eger und Franzensbad im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der K. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, mit Ausnahme von Maybach, ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen zur Einführung.

Die Frachtsätze sind die gleichen, wie jene des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Düngemittel.

München, im Februar 1896. (417)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 15. März d. J. wird die Station Heide-Gersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau mit Sätzen des Spezialtarifs III in den Verbandsverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 25. Februar 1896. (418)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf die diesseitige Bekanntmachung vom 23. v. Mts. theilen wir mit, dass diejenigen der in den Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarifen enthaltenen Frachtsätze für Mayen, Niedermendig, Bad-Nauheim, Friedberg i Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld, deren Aufhebung auf den 1. März d. J. angekündigt worden war, noch bis zum 1. April 1896 weiterbestehen und erst dann innerhalb der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife Ersatz finden werden.

Karlsruhe, den 28. Februar 1896. (419)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Semlin transito. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Frachtsätze des Artikeltarifs Nr. 5a für Cement von Groschowitz und Oppeln nach Semlin trs. von 2,50 auf 2,45 Franken (Gold) für 100 kg. ermässigt.

Breslau, den 22. Februar 1896. (420)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. März l. J. gelangen für den Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt (Nebenbahn) und Stationen der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahn Weinheim-Fürth i/O. Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und für Petroleum und Naphta zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 26. Februar 1896. (421)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Expressgutverkehr. Für die in den Main - Neckarbahn - Württembergischen Expressguttarif bereits einbezogene Station Gaildorf der Württembergischen Staatseisenbahnen tritt mit sofortiger Gültigkeit ein weiterer Frachtsatz über den Weg Bretten-Heidelberg in Kraft.

Darmstadt, den 26. Februar 1896. (422)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Wolfenbüttel (Staatsbahnhof) als Versandstation in de..

Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 28. Februar 1896. (423)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II Heft 1 Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 **A** b (für Eisen und Stahl in Mengen von 5 000 kg) von Hannover und Ratibor nach Ploesti sind von 605 auf 597 Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Breslau, den 24. Februar 1896. (424)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Für Biersendungen von Bayerischen Stationen nach Groningen sowie für die Rückbeförderung leerer Gebinde gelangen mit 1. März l. J. direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, im Februar 1896. (425)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. März 1896 wird der Artikel „Kalkerde (erdiger kohlensaurer Kalk)" in die Waarenverzeichnisse des Düngekalktarifs im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn sowie im direkten Verkehr der letzteren mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. usw. aufgenommen.

Darmstadt, den 29. Februar 1896. (426)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 28. v. Mts., betreffend Einführung des Nachtrags I zum Berlin-Stettin-Oberschlesischen Kohlentarife, wird noch zur Kenntniss gebracht, dass die in den Theil IV des Tarifs — Verkehr nach Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen — aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Kattowitz, den 1. März 1896. (427)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 10. März 1896 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1896 ein direkter Frachtsatz für Steine, gebrannt, Chamottesteine und Chamotteziegel sowie für Ziegel aus Lehm und Thon von Kodersdorf (Königliche Eisenbahndirektion Halle) nach Maria-Ratschitz (Aussig-Teplitzer Bahn) in Höhe von 66 ₰ für 100 kg in Kraft.

Für die Frachtberechnung gelten die Bestimmungen der Ausnahmetarife Nr. 31 und 37 des obengenannten Tarifhefts.

Breslau, den 29. Februar 1896. (428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zum Tarif vom 1. Oktober 1892 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Hessischen und Bayerischen Stationen erscheint am 1. März c. der Nachtrag II. Der Nachtrag kann von unserem Tarifbüreau, welches auch weitere Auskunft ertheilt, unentgeltlich bezogen werden.

Mainz, den 29. Februar 1896. (429)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Gerste, welche nach Berlin oder darüber hinaus gelegenen Stationen bestimmt ist, treten nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende April laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ₰
Auspitz	145
Branowitz	140
Göding	135
Kostel	146
Lundenburg	142
Rohrbach-Seel.	136
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Auspitz	140
Branowitz	135
Göding	130
Kostel	141
Lundenburg	137
Rohrbach-Seel.	131
Nach Dresden-Elbkai von	
Auspitz	181
Branowitz	176
Göding	171
Kostel	182
Lundenburg	178
Rohrbach-Seel.	172

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 1. März 1896. (430)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sammelladungs-Verkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg. Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse **A** und des Ausnahmetarifes **6 b**. Im Verkehre zwischen Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen einerseits und den Prager Bahnhöfen: Prag (Bubna) B. E. B., Prag (Sandthor) B. E. B., Prag (Smichow) B. E. B., dann Prag (St. B.) und Smichow der K. K. St. B., sowie Komotau B. E. B. und Kralup B. E. B. andererseits ist mit Gültigkeit vom 6. März l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1896, das Zusammenladen von Gütern

a) der Klasse **A** und
b) des Ausnahmetarifes 6 b

im Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverbande, gültig vom 1. März 1896, bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen zulässig.

Für Güter der Klasse **A** bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg kommt der Frachtsatz der Klasse **A** für die übrigen zugeladenen Güter und für das Ergänzungsgewicht bis zu 10 000 kg pro Wagen der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März 1896 gültigen, obgenannten Tarifes zur Anwendung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tariftheile I für den mehr genannten Verbandverkehr (gültig ab 1. März 1896) aufgenommenen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 1. März 1896. (431)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Oesterr. „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1896, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	182 ₰
„ Podwoloczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)	199 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	177 ₰
„ Podwoloczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)	194 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody Bhf. trs. (für Sendungen von Dubno und darüber)	211 ₰
„ Podwoloczyska Bhf. trs. (für Sendungen von Proskurow und darüber)	228 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. Februar 1896. (432)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. (Ergänzung des mit 1. März d. J. in Kraft tretenden Nachtrags VI.) Es wird hiermit unter Berufung auf die im Verordnungsblatt Nr. 6 vom 18. Januar d. J. auf Seite 177 enthaltene Ankündigung von Frachterhöhungen im Elbeumschlags-Verkehre zur Kenntniss gebracht, dass zu dem Nachtrag VI des Elbeumschlag-Tarifs für Oesterreich ein Ergänzungsblatt erschienen ist, welches Klassengut-Frachtsätze für Simmering St. E. G. enthält.

Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei zu erhalten.

Wien, am 24. Februar 1896. (433)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahnen. Vom 10. März d. J. ab werden auf den Stationen Berne und Neuenkoop Arbeiter-Rückfahrkarten nach Bremen-Neustadt zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Oldenburg, den 2. März 1896. (434B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 20. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. März 1896.

Inhalt:

Das „Unternehmen“ im Sinne des § 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Landtagsverhandlungen, betr. das Eisenbahnwesen.
Ertheilung bezw. Verlängerung v. Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Anonyme Zuschriften an das Eisenbahnministerium.
Prioritätenumwandlung d. Prag-Duxer Bahn.
Der Aussenhandel der Monarchie im Januar d. J.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenbahnen im Januar d. J.
Oeffentl. Landes-Lagerhäuser in Lemberg und Krakau.
Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterr.-Ungarn und im Okkupationsgebiete im Jahre 1895.
Konzessionirung der Lokalbahn Pápa-Csorna.
Die Wagentypen der Wiener Stadtbahn.
Generalversammlungen.
Beschwerde des Verwaltungsrathes der Böhmischen Nordbahn gegen das K. K. Handelsministerium.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Direkte Eisenb. Bern-Neuenburg.
Simplondurchstich.
Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf v. Nebenerzeugnissen.
6. Vermischte Bekanntmachung.

Das „Unternehmen“ im Sinne des § 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Mitgetheilt vom Geheimen Regierungsrath **Bering** in Erfurt.

Im § 2 des Gesetzes über Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 ist bestimmt:

„Die Entziehung und dauernde Beschränkung des Grundeigenthums erfolgt auf Grund Königlicher Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, bezeichnet.

Die Königliche Verordnung wird durch das Amtsblatt derjenigen Regierung bekannt gemacht, in deren Bezirk das Unternehmen ausgeführt werden soll.“

Hierdurch ist, da das Gesetz ein Ausführungsgesetz des Art. 9 der Verfassungsurkunde darstellt, nur zum Ausdruck gebracht, dass wegen der in das Privatrecht tief eingreifenden Wirkungen der Enteignung eine sorgfältige Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse erforderlich ist, deren Resultat nur dem Oberhaupte des Staates zur Entscheidung darüber überlassen werden darf, ob die Nothwendigkeit für einen Enteignungsfall vorliegt, dass also die bisherige Bestimmung des § 10 I, 11 A. L.-R. beibehalten werden soll, wo es heisst:

„Ob der Fall einer Nothwendigkeit des Verkaufs zum gemeinen Wohl vorhanden ist, bleibt der Beurtheilung und Entscheidung des Oberhauptes des Staates vorbehalten.“

Bei dieser Frage der Beibehaltung der bisherigen gesetzlichen Bestimmung konnte es sich nur noch darum handeln, ob in Rücksicht auf die Verfassungsurkunde die Entscheidung des Oberhauptes in Verbindung mit den übrigen Gesetzesfaktoren eintreten müsse oder der Weg der Verordnung im Sinne der Art. 44, 45 der Verfassungsurkunde genüge. Mit Recht hat man schon aus praktischen Gründen die Königliche Verordnung unter Gegenzeichnung des betreffenden Ressortministers für ausreichend erachtet (vergl. Löbell, das Preussische Enteignungsgesetz, S. 30, Bering, Enteignungsrecht, S. 22).

Hieraus folgt, dass die Frage, ob Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, ausschliesslich durch die Königliche Verordnung entschieden und jeder Nachprüfung durch die Behörden oder Gerichte entzogen ist (Löbell, S. 27), mithin die Prüfung der Rechtsgültigkeit einer solchen Verordnung, vorausgesetzt, dass sie dem betreffenden Gesetze entsprechend verkündet ist, nur dem Landtage zusteht (Art. 106 Verf.-Urk. und Löbell, S. 30).

Dadurch, dass die Königliche Verordnung den Unternehmer und das Unternehmen, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, bezeichnen muss, ist in Verbindung mit der Bestimmung in § 21 des Gesetzes, nach welcher durch den Beschluss des Bezirksausschusses „die Zeit, innerhalb welcher längstens vom Enteignungsrechte Gebrauch zu machen ist, soweit die Königliche Verordnung (§ 2) über diese Punkte keine Bestimmung enthält“, genügend der Rahmen

geschaffen, innerhalb dessen auch in zeitlicher Beziehung für das bestimmte Unternehmen das Grundeigenthum „aus Gründen des öffentlichen Wohls" (§ 1 des Gesetzes) entzogen oder beschränkt werden darf.

Schon bei der Berathung über den Gesetzentwurf im Abgeordnetenhause ist die Frage über die Dauer des verliehenen Enteignungsrechts aufgeworfen und von den Vertretern der Staatsregierung dahin beantwortet, dass „diese Dauer auf den Wortlaut der Enteignungsordre ankommt, bei Eisenbahnen aber nach dem Stande der Gesetzgebung wohl eine unbegrenzte Fortdauer des Rechts anzunehmen sei."

Mit vollem Rechte weist Löbell (S. 30) diesen Anspruch auf unbegrenzte Fortdauer mit den Worten zurück:

„Es wird dabei auf die Auslegung der Konzessions- und Verleihungsurkunde in Verbindung mit dem vom Minister nach § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 festgestellten Projekte in jedem einzelnen Falle ankommen. Aus der Natur der Eisenbahnen lässt sich die Nothwendigkeit einer unbegrenzten Fortdauer des Enteignungsrechts nicht mit mehr Recht fordern, als bei anderen Anlagen."

Das in der Königlichen Verordnung bezeichnete „Unternehmen" steht, wie der im § 21 Abs. 1 enthaltene Hinweis auf den § 2 des Gesetzes deutlich beweist, mit dem für das Unternehmen festzustellenden Plane und mit der Ausführung dieses Plans in so engem Zusammenhange, dass damit die Annahme einer unbegrenzten Fortdauer direkt in Widerspruch stehen und unter Umständen leicht zu einer Verletzung des durch Art. 9 der Verfassungsurkunde gewährleisteten Schutzes des Privateigenthums zu führen geeignet sein würde.

Unbestrittenermaassen ist das verliehene Enteignungsrecht nicht ein Privilegium. Selbst wenn man daher annehmen wollte, die Bestimmungen in §§ 2, 21 des Gesetzes in Verbindung mit den Motiven hierzu seien zweifelhafter Natur, so müssten dieselben doch immer eine solche Auslegung erhalten, wie sie am wenigsten zum Nachtheil eines Dritten gereicht (§ 54 Einl. z. A. L.-R.), also am wenigsten das Grundgesetz des Art. 9 der Verfassungsurkunde schmälert.

Diese Frage gewinnt aber erhebliche Bedeutung bei der „Erweiterung bestehender Bahnanlagen". Schon bei den Berathungen des Abgeordnetenhauses ist, wie Löbell (S. 123) hervorhebt, mit Recht anerkannt, dass auch der Grund und Boden für künftige Enteignungsbauten dem ursprünglichen Enteignungsrecht unterliege, wenn die betreffenden Anlagen in dem, vom Minister der öffentlichen Arbeiten gemäss § 4 des Eisenbahngesetzes festgestellten Plan oder gar in der Konzession dem Unternehmer auferlegt sind. Es gilt dies namentlich von der, für die Zukunft vorbehaltenen Anlegung eines zweiten Geleises und vom Vorbehalt der Erweiterung von Bahnhofseinrichtungen für den Fall wachsenden Verkehrs. Es muss dies jedoch in dem eben erwähnten Plan oder doch in der Königlichen Verordnung ausdrücklich erkennbar gemacht werden, widrigenfalls es dazu einer neuen Verleihung des Enteignungsrechts bedarf (vergl. Löbell, S. 121, Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des Preuss. Privatrechts, Bd. 20 S. 667, 668).

Sind die Kommentatoren des Enteignungsgesetzes in dieser Beziehung fast ganz einig, so geht die Anschauung Seydel's (Enteignungsgesetz, 2. Aufl., S. 27) weit über diese Auffassung hinaus, indem er unter Berufung auf die ministeriellen Entscheidungen vom 10. Februar 1875 und 27. April 1878, sowie vom 30. März 1880 die Wirkung des verliehenen Enteignungsrechts auf allen, etwa in der Folgezeit zum Zweck einer durch die Entwickelung des Verkehrs nothwendig gewordenen Erweiterung der ursprünglichen Anlagen, weiterhin zu erwerbenden Grund und Boden ausdehnt, ohne dass er eine neue Königliche Verordnung im Sinne des § 2 des Gesetzes für erforderlich hält.

Unbedenklich ist ihm zuzugeben, dass es einer solchen Königlichen Verordnung nicht bedarf, wenn es sich um Herstellung erst später sich als nothwendig herausstellender Schutzeinrichtungen oder sonstiger Verbesserungen handelt, da es sich hierbei in der That nur um nachträgliche Ergänzungen oder Berichtigungen des ursprünglichen Projekts handelt, auf welche sich das zur Ausführung des Unternehmens verliehene Enteignungsrecht ohne weiteres mit erstreckt. Dagegen scheint Seydel selbst den oben aufgestellten Grundsatz in dessen voller Ausdehnung wieder einschränken zu wollen, indem er sagt:

„Dagegen darf das verliehene Enteignungsrecht nicht auch auf solche Erweiterungen des ursprünglichen Projekts ausgedehnt werden, welche über die Grenzen einer Ergänzung oder Vervollständigung desselben nach Maassgabe des früher oder später eintretenden Bedürfnisses hinausgehen, sondern vielmehr den Charakter eines neuen, selbständigen Unternehmens tragen. Ob und in wie weit dies der Fall ist, muss in jedem einzelnen Falle in Gemässheit der Verleihungs- oder Konzessionsurkunde geprüft und entschieden werden."

Gerade wegen der gesetzlichen Vorschriften über die Auslegung von Privilegien muss diese Prüfung im einzelnen Falle mit grösster Sorgfalt stattfinden, um nicht die von der Verfassung gewährleistete Freiheit des Privateigenthums zu einem blossen Schein herabsinken zu lassen. Bei einer solchen Prüfung kann man aber nicht zu dem Schluss kommen, dass sich die Wirkung des einmal verliehenen Enteignungsrechts auf allen in der Folgezeit zum Zweck einer durch die Entwickelung des Verkehrs nothwendig gewordenen Erweiterung der ursprünglichen Anlage zu erwerbenden Grund und Boden ausdehnt. Vielmehr ist es unbedingte Nothwendigkeit, bei der Prüfung im einzelnen Falle auf die seit der Verleihung des Enteignungsrechts für die ursprüngliche Anlage inzwischen eingetretene Veränderung der lokalen Verhältnisse, insbesondere auf die in der Zwischenzeit, und zwar vielleicht gerade infolge der Ausführung der ursprünglichen Anlage eingetretene Veränderung der Zweckbestimmung der betreffenden Grundstücke, sehr wesentliche Rücksicht zu nehmen. Wenn daher durch die Entwickelung, nicht bloss des Eisenbahnverkehrs, sondern auch des um einen Bahnhof herum, durch Anlage von industriellen Etablissements oder neuer Strassen und dergleichen hervorgerufenen Verkehrs ein vollständiger Umbau oder die Verlegung der bisherigen Eisenbahnanlagen, die Herstellung von Ueber- oder Unterführungen alter Strassen oder die Herstellung neuer Zufuhrstrassen, kurz, eine wesentliche Veränderung der lokalen Verhältnisse nothwendig macht, oder wenn eine Zusammenlegung bisher selbständig betriebener, verschiedener Bahnhöfe im Interesse billigeren und vereinfachten Bahnbetriebs und dergleichen stattfinden soll, so sind dies alles wohl sicher im Auge aller Kommentatoren des Gesetzes und des Gesetzgebers selbst solche Unternehmungen, für welche eine neue Königliche Verordnung nach § 2 des Gesetzes nachgesucht werden muss.

In Anerkennung und entsprechend dieser Auffassung des Umfangs eines Unternehmens im Sinne des § 2 des Gesetzes hat auch der Minister der öffentlichen Arbeiten die Verpflichtung der Kreise usw. zur Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für den Bau von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur unentgeltlichen Ueberweisung desjenigen Grund und Bodens, welcher zum Bau der betreffenden Bahn und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der vom Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungs-

verfahren festzustellenden Entwürfe erforderlich ist, begrenzt und bezw. ausgelegt. Denn er hat durch verschiedene Erlasse dahin entschieden, dass in Bezug auf die Anforderungen an die zur Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen verpflichteten Interessenten des betreffenden Unternehmens das Letztere seine Grenze findet in den Anlagen, wie sie in der Konzessionsurkunde und in den nach Maassgabe des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 ministeriell genehmigten Plänen bereits vorgesehen oder, womöglich noch vor der Betriebseröffnung, so genau bezeichnet sind, dass sie sofort als Ergänzung oder Vervollständigung des Unternehmens nach Maassgabe des bereits eingetretenen oder doch in absehbarer Zeit sicher eintretenden Bedürfnisses erkannt werden können.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist diese Frage nach der Fortdauer des einmal verliehenen Enteignungsrechts in denjenigen Fällen, in denen die Verleihung dieses Rechts noch unter die Herrschaft der vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 11. Juni 1874 bestehenden Bestimmungen nach Maassgabe dieser letzteren erfolgt ist.

In Bezug hierauf sagt Löbell (S. 31):

„Die fortdauernde Wirksamkeit des unter früherem Recht verliehenen Enteignungsrechts kann füglich nicht in Zweifel gezogen werden, insonderheit nicht, wenn man dasselbe als ein Privilegium betrachtet. Soweit es noch nicht geltend gemacht ist, wird es allerdings nur in den Formen dieses Gesetzes geltend gemacht werden können, wie ein Rückschluss aus der Uebergangsbestimmung des § 55 ergibt."

Unter Berufung auf einen Ministerialerlass vom 22. Dezember 1877 nimmt Seydel (S. 28) die Fortdauer an, weil „kein Grund vorliegt, die fortdauernde Wirksamkeit in Frage zu stellen, da das Recht selbst dadurch, dass für die Form der Ausübung desselben d. h. für das Enteignungsverfahren anderweite Vorschriften gegeben sind, nicht berührt worden ist."

Beide, Löbell sowohl, wie Seydel, haben hierbei anscheinend nur an das, unter der Herrschaft des Landrechts nach Maassgabe der §§ 3—11 I, 11 A. L.-R. verliehene Enteignungsrecht gedacht, weil dieses, in Uebereinstimmung mit dem Gesetz vom 11. Juni 1874, die Entstehung des Enteignungsrechts auf ein durch das Oberhaupt des Staates verliehenes **Privilegium** zurückführt, sodass sich die Frage nach der Fortdauer des Privilegs ganz nach den Bestimmungen des Landrechts zu richten hat. Indess ist bei der Begründung des obigen Satzes zu beachten, dass das Gesetz vom 11. Juni 1874 schon zur Entstehung des Enteignungsrechts die Beobachtung der Form der Verleihung dieses Rechts, also des Privilegs selbst, zur Voraussetzung und Bedingung hat, daher bei der Geltendmachung des Privilegs nicht bloss die Formen für das Verfahren in Betracht kommen, vielmehr auch zu prüfen ist, ob das unter dem früheren Gesetz verliehene Enteignungsrecht gleichfalls den Charakter eines wirklichen Privilegiums dergestalt besitzt, dass es unter dem neuen Recht noch in denjenigen Formen, die für die Entstehung des Rechts im alten Gesetze vorgeschrieben sind, überhaupt zur Erscheinung kommen kann. Bei dieser Prüfung steht aber der Umfang des Unternehmens, für welchen das Enteignungsrecht in Anspruch genommen wird, zunächst im Vordergrund, so dass vor allem anderen die Feststellung nothwendig ist, ob das unter dem früheren Recht erworbene Enteignungsrecht nicht bereits den Umfang des Unternehmens begrenzt hat.

Diese ganze Rechtsmaterie ist praktisch geworden bei der Frage, ob und inwieweit das unter der Herrschaft des früheren Hannoverschen Gesetzes vom 8. September 1840, die **Veräusserungsverpflichtung behufs Eisenbahnanlagen** betreffend, verliehene Enteignungsrecht noch gegenwärtig fortbesteht bezw. in Anspruch genommen werden darf.

In der Ministerialinstanz ist wiederholt angenommen, dass dieses frühere Hannoversche Gesetz auch gegenwärtig noch in Bezug auf Erweiterungsbauten innerhalb der unter der Herrschaft dieses Gesetzes erbauten Bahnstrecken und auf Neuanlagen von Verbindungsbahnen, die durch die Verkehrsentwickelung nothwendig geworden, derart fortbesteht, dass es bezüglich der letzteren einer Königlichen Verordnung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 nicht bedarf.

Bei dieser Annahme ist nicht darauf gerücksichtigt, dass das Hannoversche Gesetz eine Verleihung des Enteignungsrechts überhaupt nicht kennt und eine ganz andere Voraussetzung bezüglich des Umfangs des Unternehmens hat, als dies im Preussischen Gesetze der Fall ist.

Das Hannoversche Gesetz vom 8. September 1840 bestimmt, dass, wenn die Anlegung einer Eisenbahn nach Königlichem Ermessen für nothwendig erachtet worden, zunächst ein mit Königlicher Genehmigung festgestellter „möglichst genauer Plan über die Anlage und Richtung der Bahn öffentlich durch das Ministerium des Innern bekannt zu machen ist", und, dass „Abänderungen dieses Plans, welche etwa nach erfolgter Bekanntmachung desselben als nothwendig oder zweckmässig sich darstellen möchten, gleichfalls der Königlichen Genehmigung bedürfen und durch das Ministerium des Innern gleichfalls bekannt zu machen sind" (Art. 1, 2, 3 daselbst). Erst dann, wenn diese Bekanntmachung erfolgt ist, soll „des öffentlichen Nutzens wegen, die zu der planmässigen Ausführung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Werke und Anlagen erforderliche Abtretung von öffentlichem und Privat-Grundeigenthum nicht verweigert werden dürfen" (Art. 5 daselbst).

Hier ist also mit besonderer Klarheit bestimmt, dass ein ganz bestimmter und möglichst genauer Plan nicht bloss der Königlichen Genehmigung, sondern auch der durch das Ministerium des Innern zu bewirkenden Bekanntmachung bedarf, bevor das Enteignungsrecht überhaupt entsteht, und dass sogar jede blosse Abänderung des ursprünglichen, bereits bekannt gemachten Plans gleichfalls nicht bloss der Königlichen Genehmigung bedarf, sondern auch durch das Ministerium des Innern öffentlich bekannt gemacht sein muss, bevor der Unternehmer die Abtretung des Grundeigenthums erzwingen kann.

Es wird hier also das Enteignungsrecht nicht durch besondere Königliche Verordnung „verliehen", sondern ipso jure auf Grund eines durch Königliche Genehmigung und durch ministerielle Bekanntmachung fest bestimmten Plans innerhalb der Grenzen dieses Plans dem Unternehmer gesetzlich übertragen, sodass ohne Beachtung der für die Feststellung des Plans vorgeschriebenen Formen ein Enteignungsrecht überhaupt nicht entstanden ist.

Der Unterschied zwischen dem Hannoverschen und dem Preussischen Enteignungsgesetze ist somit ein sehr wesentlicher: Nach dem Preussischen Gesetz von 1874 kann das Enteignungsrecht nur durch besondere Verleihung im Wege Königlicher Verordnung entstehen, um einen späterhin erst noch genauer festzustellenden Plan zur Ausführung zu bringen, während nach Hannoverschem Gesetz das Enteignungsrecht direkt, kraft des Gesetzes, nur unter der Voraussetzung erworben wird, dass zuvor ein bestimmter Plan die Königliche Genehmigung erhalten hat und durch das Ministerium des Innern bekannt gemacht worden ist.

Das Hannoversche Gesetz stellt daher den Enteignungsberechtigten viel engere Grenzen bezüglich des Umfangs des Unternehmens, als dies im Preussischen Gesetz der Fall ist. Denn schon bezüglich blosser Abänderungen des ursprünglichen Plans, um so mehr also auch bezüglich aller Erweiterungen, mögen dieselben durch die Verkehrsentwickelung oder sonst nothwendig geworden sein, ist ein Enteignungsrecht überhaupt nicht gegeben oder zulässig, wenn nicht zuvor der neue Plan die Königliche Genehmigung erhalten und durch das Ministerium des Innern bekannt gemacht worden ist.

Hieraus folgt, dass das auf Grund des Hannoverschen Gesetzes erworbene Enteignungsrecht erloschen ist mit der beendigten Ausführung desjenigen Plans, welcher auf Grund Königlicher Genehmigung durch das Ministerium des Innern bekannt gemacht ist, sich daher niemals auf nachträgliche Abänderungen, auch wenn dieselben durch die Verkehrsentwickelung, sei es noch unter der Fortdauer der Herrschaft des Hannoverschen Gesetzes, sei es erst nach Inkrafttreten des Preussischen Gesetzes, nothwendig geworden sind, erstrecken, d. h. den Erlass einer Königlichen Verordnung im Sinne des § 2 des Preussischen Gesetzes vom 11. Juni 1874 entbehrlich machen kann.

Die Richtigkeit dieser Ausführung ergibt sich bei einem Blick auf das Gesetz über die Fluchtlinien vom 2. Juli 1875. Auch nach diesem Gesetz beruht das Enteignungsrecht der Ortsgemeinden im Sinne der §§ 13, 14 daselbst nicht auf einer Beleihung durch Königliche Verordnung, sondern auf dem Gesetze. Es kann nur entstehen, nachdem eine Fluchtlinie nach Maassgabe dieses Gesetzes rechtskräftig festgesetzt, ein Bebauungsplan festgelegt ist. Stellt sich die Nothwendigkeit einer Abänderung oder Erweiterung der Fluchtlinie heraus, so entsteht hierzu das Enteignungsrecht der Stadtgemeinde bezüglich der durch die Abänderung bezw. Erweiterung betroffenen Grundstücke erst dann, nachdem wiederum ein neuer Plan hierzu festgelegt ist, wogegen, wenn die Stadtgemeinde auch ohne zuvorige Festlegung einer neuen Fluchtlinie eine Enteignung herbeiführen wollte, dies nicht anders, als nach Maassgabe der Bestimmung des § 2 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 bezw. der Bestimmung des neuen Gesetzes geschehen kann.

Zum Schluss der vorstehenden Betrachtung erübrigt noch der Hinweis darauf, dass nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Juni 1874 es einem Zweifel nicht unterliegt, dass über die Frage, ob und inwieweit es zur Begründung des Enteignungsrechts einer Königlichen Verordnung bedarf oder nicht, gegenwärtig dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemässheit des § 22 des Gesetzes und der §§ 150, 157 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 die endgültige Entscheidung zusteht, und zwar unter Mitwirkung der etwa sonst betheiligten Minister.

Dem schon längst in Aussicht gestellten neuen Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum muss es vorbehalten bleiben, in dieser Beziehung eine Aenderung herbeizuführen, nachdem fast das gesammte Preussische Eisenbahnnetz in die Hände des Staats übergegangen ist. Der Grundsatz, dass niemand in seiner eigenen Sache Richter sein kann, muss bei der Ausführung eines verfassungsmässigen Grundrechts, wie es im Art. 9 der Verfassung gewährleistet ist, ganz besonders festgestellt und zum Ausdruck gebracht werden, und zwar dahin, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten, der die oberste Aufsichtsbehörde über die Eisenbahnen ist, nicht zugleich die entscheidende Instanz für die Fragen bildet, in denen die Eisenbahnverwaltung als Partei interessirt ist. In dem „Entwurf eines Preussischen Wassergesetzes" ist die oberste Entscheidung gegen die Beschlüsse des Wasseramts, welche den Inhalt und Umfang der dem Unternehmer einzuräumenden Enteignungsberechtigung, sowie die Zeit, innerhalb welcher sie auszuüben ist, betreffen, dem Ober-Verwaltungsgericht zugewiesen (§§ 259, 282 des Entwurfs). Dieselben Beweggründe, die zu dieser Bestimmung geführt haben, müssen auch bei dem allgemeinen Enteignungsgesetz maassgebend bleiben, zumal dann, wenn die Enteignungssachen für alle Instanzen im Gesetz schon als schleunige bezeichnet und demgemäss von ihnen als schleunige zu behandeln sind.

Nach dem Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 und dem Gesetz über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichts-Behörden vom 1. August 1883 ist es eine Anomalie, dass einer Aufsichtsbehörde gleichzeitig das Recht der obersten Entscheidung auch dann zusteht, wo diese Aufsichtsbehörde zugleich als Partei erscheint, während in den §§ 74 und 84 des Landesverwaltungs-Gesetzes für alle anderen derartigen Verwaltungsangelegenheiten hinreichende Garantien für die Wahrnehmung des konkurrirenden öffentlichen Interesses gegeben sind, die im Enteignungsverfahren in ganz gleicher Weise zur Geltung gebracht werden können.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Landtagsverhandlungen, betr. das Eisenbahnwesen.

Im Niederösterreichischen Landtage wurde die in Nr. 14 S. 126 d. Ztg. erwähnte Ablehnung der projektirten schmalspurigen Lokalbahn Krems-Gutenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl (Waldviertelbahn) seitens des Reichs-Kriegsministeriums bekannt gegeben. Das Ministerium begründet die Entscheidung mit der Nothwendigkeit des Baues der militärisch sehr wichtigen Eisenbahnverbindung Iglau-Amstetten, für welche das bereits ausgearbeitete Projekt auch der kommissionellen Verhandlung unterzogen wurde. Das Reichs-Kriegsministerium müsse sich insolange gegen alle anderen Projekte, welche das Zustandekommen der vorerwähnten Bahnverbindung verzögern könnten, ablehnend verhalten. Das Projekt einer schmalspurigen Lokalbahn Krems-Gutenbrunn würde insofern hemmend auf das Zustandekommen der Linie Iglau-Amstetten wirken, als zu befürchten ist, dass es die Interessenbeiträge von Ottenschlag, Gutenbrunn und Umgebung, auf welche zu verzichten weder die Staatsverwaltung, noch die Konzessionswerber für die Linie Iglau-Amstetten in der Lage sein dürften, an sich zieht. Ist jedoch einmal das Bahnprojekt Iglau-Amstetten der Ausführung völlig sicher und die Donauthallinie Mauthausen-Grein-Krems in der Ausführung, so wird das Reichs-Kriegsministerium keinen Anstand nehmen, dem Projekte einer als Sackbahn endigenden schmalspurigen Lokalbahn Krems-Gutenbrunn beizustimmen.

Der Landtag wies den Landesausschuss an, die Verhandlungen wegen des Projektes Krems-Gutenbrunn mit den betheiligten Ministerien und sonstigen Faktoren fortzusetzen.

Im Tiroler Landtage wurde infolge des in Nr. 10 S. 92 d. Ztg. mitgetheilten Handelsministerial-Erlasses der Bau der Linie Meran-Schluderns-Mals (Vintschgauer Bahn) als Fortsetzung der Bozen-Meraner und zugleich als Theilstrecke der noch nicht realisirbaren projektirten Bahn Meran-Landeck unter den in diesem Erlasse angeführten Bedingungen beschlossen.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) dem Bürgermeister Julius Schaumann in Stockerau und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mistelbach der Linie Wien-Brünn der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Station Hohenau der Strecke Wien-Lundenburg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf die Dauer eines Jahres;

b) der Stadtgemeinde Troppau für eine schmalspurige Lokalbahn von Troppau nach Wigstadtl auf die Dauer eines Jahres;

c) dem Bürgermeister Ottokar Stadler in Gratzen und Genossen für eine Lokalbahn von der Station Gratzen der Staatsbahnstrecke Gmünd-Eger nach Deutsch-Beneschau auf die Dauer von 6 Monaten;

d) dem Bürgermeister Perathoner in Bozen und Genossen für eine normal- oder schmalspurige Lokalbahn von der Station Sigmundskron der Bozen-Meraner Bahn zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein-Ala auf die Dauer eines Jahres;

e) dem Vorstande des Handelsgremiums Mathias Poche in Linz und Konsorten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Linz der Staatsbahnen zur Station Efferding der Lokalbahn Wels-Aschach auf die Dauer von 6 Monaten;

f) dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Arnold Beck in Wien für eine normal- oder schmalspurige Lokalbahn von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen nach Nassenfuss mit einer Schleppbahn von dem letztgenannten Orte nach Piauze auf die Dauer eines Jahres; endlich

g) dem Bürgermeister und Hausbesitzer Alois Quirchtmayer in Haag für eine Lokalbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag der Staatsbahnlinie Wels-Simbach bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg auf weitere 6 Monate.

Anonyme Zuschriften an das Eisenbahnministerium.

Der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg hat an alle Beamten und Bediensteten seines Ressorts folgenden Erlass gerichtet: „Schon in der kurzen Zeit, welche seit meinem Amtsantritte verflossen ist, sind mir aus den Kreisen des mir unterstehenden Personals anonyme Zuschriften in solcher Anzahl zugekommen, dass ich es für geboten erachte, Niemanden im Unklaren darüber zu lassen, was ich von dieser Art, sich an seine Vorgesetzten zu wenden, halte. Ich kann nur auf die Worte verweisen, die ich bei meinem Amtsantritte an die mir unterstehenden Organe gerichtet habe. Ich habe dort volles Vertrauen und männliche Offenheit gefordert; wer sich vertrauensvoll und offen an mich oder seinen unmittelbaren Vorgesetzten wendet, der soll für sein Anliegen auch ein offenes Ohr, für seine Beschwerde eine gerechte und wohlwollende Prüfung finden. Wer aber, wenn auch in einer anscheinend noch so biederen Form, unter dem Schutze feiger Anonymität mit Zuträgereien kommt, der verletzt dadurch nicht nur die Würde und das Ansehen des Standes, der hat auch für die Vorbringung seiner Anzeige oder Beschwerde den denkbar schlechtesten Weg gewählt; denn letztere wird unter keinen Umständen irgend welche Berücksichtigung finden. Ich lege Werth darauf, dass diese meine Anschauungsweise und Gepflogenheit zur allgemeinen Kenntniss des Personals gelange, und beauftrage daher die Herren Dienstvorstände, alle ihnen unterstehenden Bediensteten hierüber in geeigneter Weise zu belehren.

Prioritätenumwandlung der Prag-Duxer Bahn.

Im Eisenbahnministerium wurde von Vertretern der Regierung und der Prag-Duxer Bahn ein Uebereinkommen unterzeichnet, welches die Konversion der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen in eine einheitliche 3 % Anleihe regelt. Das Uebereinkommen bedarf noch der Zustimmung der betreffenden Ressortminister und der Genehmigung durch die Aktionäre der Gesellschaft, zu welchem Zweck bereits für den 16. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft einberufen werde.

Der Aussenhandel der Monarchie im Monat Januar d. J.

Die Hauptergebnisse der veröffentlichten statistischen Daten über die Entwickelung des auswärtigen Handels, sind die folgenden:

	1896 fl.	gegen 1895 fl.
Einfuhr . . .	56 743 586	— 527 425
Ausfuhr . . .	52 432 898	— 3 203 506
Mehreinfuhr	4 310 688	+ 2 676 081

Die Bilanz des Monats Januar d. J. ist demnach mit 4,3 Millionen Gulden passiv, während sich im Januar 1895 nur ein Passivum von 1,7 Millionen Gulden ergab. Die Ursache der Verschlechterung bildet der Rückgang der Ausfuhr. Der Getreideexport ist um 1,1 Millionen Gulden gesunken und die Ausfuhr von Thieren hat um 3,7 Millionen Gulden nachgelassen. Dagegen verzeichnet der Export von Zucker, Holz und Kohlen, Baumwollwaaren, Lederwaaren und Papierwaaren mehr oder minder belangreiche Steigerungen.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat Januar 1896.

Im Januar kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 311; bei den Personenzügen über 20 Minuten 710; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 235; im ganzen 1 256. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 160.

Oeffentliche Landes-Lagerhäuser in Lemberg und Krakau.

Laut Beschluss des Galizischen Landtages errichtete der Landesausschuss öffentliche, mit Freilagern verbundene Landes-Lagerhäuser für Getreide aller Art und Spiritus, dann für Waaren aller Art mit Ausschluss von Mineralölen. Dem hierüber herausgegebenen und in der diesjährigen Nr. 16 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." enthaltenen Reglement ist der folgende die Eisenbahnen betreffende Paragraph zu entnehmen: „Falls das mittelst Eisenbahn eingesendete Produkt in beschädigtem Zustande oder in geringerer als in der im Frachtbriefe angegebenen Menge anlangt, hat die Verwaltung des öffentlichen Landes-Lagerhauses die vorgeschriebene Reklamation sofort einzuleiten."

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Okkupationsgebiete im Jahre 1895.

Zufolge der in der diesjährigen Nr. 21 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." enthaltenen Zusammenstellung der einzelnen Theilstrecken nebst ihren Anschlüssen wurden im Vorjahre im ganzen 979,583 km neuer Eisenbahnen (gegen 1 006,432 Kilometer im Jahre 1894) mit 224 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 35 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen (darunter ein Anschluss an das Ausland bei Troppau und eines nach Ungarn bei Woronienka) und 9 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehr übergeben. Davon entfallen auf Oesterreich 19 Theilstrecken mit 140,446 Kilometer und 79 Stationen und Haltestellen; auf Ungarn 19 Theilstrecken mit 799,537 km und 142 Stationen und Haltestellen; endlich auf das Okkupationsgebiet 4 Theilstrecken mit 36,6 km und 3 Stationen und Haltestellen.

Konzessionirung der Lokalbahn Pápa-Csorna.

Diese von der Station Pápa der Linie Raab-Steinamanger-Fehring nach der Station Csorna der Linie Oedenburg-Ebenfurth zu erbauende 35,8 km lange Bahn wurde dem Ernst Ritter von Lindheim bezw. dessen Rechtsnachfolger konzessionirt. Das Anlagekapital ist mit 1 216 100 fl. bemessen, wovon 71 600 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Mit der Ausgangs- und Einmündungsstation sind zusammen 6 namhaft gemachte Stationen vorgeschrieben; doch können Haltestellen und Ausweichen auch nachträglich nach Bedarf errichtet werden.

Die Wagentypen der Wiener Stadtbahn.

Die Kommission für den Bau der Wiener Verkehrsanlagen hat die Einführung von Interkommunikationswagen auf der Wiener Stadtbahn beschlossen.

In der diesem Beschlusse vorangegangenen Debatte besprach der Verkehrsdirektor der Staatsbahnen, Hofrath Gerstel, die Vortheile des Kupeesystems an gewöhnlichen Tagen bei Benutzung für kurze Strecken, weil bequemes und rasches Ein- und Aussteigen ermöglicht sei. Dagegen wurde aber geltend gemacht, dass der Wiener Stadtbahn die Aufgabe erwachse, den gesammten Lokalverkehr mit der Franz Josephund Westbahn zu vermitteln; dabei kommen Fahrten bis zu 2 Stunden Zeit in Betracht, welche höhere Anforderungen an die zu benutzende Wagentype stellen. Diesen könne nur das Interkommunikationssystem Rechnung tragen, welches eine bessere Beleuchtung und Beheizung, Abhalten der Zugluft, Benutzung der Toiletten, Auswahl des Platzes während der Fahrt usw. gestatte. Es wurde ferner hervorgehoben, dass auch die Oekonomie des Betriebes sich für den leichteren Interkommunikationszug günstiger darstelle, namentlich beim Massenverkehr, wie ihn die Westbahn erfordere. Das Maximum der Leistung mit Kupeewagen würde sich bei der Wiener Stadtbahn auf ca. 9 000 Personen per Stunde stellen, während der Interkommunikationszug ohne jede Ueberfüllung 12 000 in der gleichen Zeit befördern würde und damit die heutige Leistung der Westbahn für die Rückbeförderung nach Wien erreicht, für die Hinausfahrt aber um 3 000 Personen per Stunde übersteigt. Der Kupeezug würde demnach eine namhafte Verschlechterung des heutigen Massenverkehres zur Folge haben, weil er für die Hinausfahrt den künftig neu hinzutretenden Verkehr nicht aufzunehmen vermöchte, die Hereinbeförderung aber selbst bis in die ersten Morgenstunden ausdehnen müsste. Es wurde endlich auch hervorgehoben, dass eine Kupeewagengarnitur um ca. 16 000 fl. theurer wäre als ein Interkommunikationszug.

Von den Fachmännern der Generaldirektion wurde die aus dem angenommenen Betriebssystem hervorgehende Folgerung betont, dass mit der Betriebseröffnung der Stadtbahn auch für die Lokalstrecken der Franz Joseph- und der Westbahn die Führung der I. Wagenklasse entfallen müsse, dass aber die Beschaffungsmodalitäten für den Wagenpark zwingen dürften, mit dieser Maassnahme eventuell schon in der diesjährigen Sommerperiode zu beginnen.

Hofrath Gerstel hielt auch im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen längeren Vortrag über die Frage: Kupee- oder Interkommunikationswagen, welche Frage nicht nur die Fach-, sondern auch die Tagesblätter beschäftigt hat.

Konstituirende Generalversammlung der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz am 8. Januar d. J.

Die Versammlung beschloss, in alle Rechte und Verpflichtungen der Konzessionäre einzutreten und die von der Regierung genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzuerkennen. Hierauf wurde die Zahl der für die ersten 4 Geschäftsjahre zu wählenden Mitglieder des gesellschaftlichen Direktionsrathes mit 5 festgesetzt und die Wahl derselben vorgenommen.

Konstituirende Generalversammlung des K. K. priv. Oesterreichischen Kreditinstituts für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Am 25. Februar d. J. konstituirte sich das in Nr. 8 S. 74 d. Ztg. erwähnte Institut unter obiger Firma mit dem Sitze in Wien. Dieses Institut setzt sich die Förderung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen) und sonstiger Verkehrsunternehmungen zur Aufgabe und bewerkstelligt dies durch Gewährung von Darlehen zur Geldbeschaffung für neue Eisenbahnen oder für Investitionen von bestehenden Bahnen, ferner durch Erwerbung von Obligationen von Bahnunternehmungen, Ablösung oder Uebernahme von Geldforderungen für subventionirte Verkehrsunternehmungen usw.

Die Statuten der Gesellschaft enthalten eine bemerkenswerthe Neuerung. Das Institut räumt nämlich der Regierung nicht nur eine starke Ingerenz und direkte Vertretung im Verwaltungsrathe, sondern überdies auch einen Antheil am Reingewinne ein. Erreicht nämlich die Dividende der Aktionäre nicht mehr als 6 %, dann erhält die Staatsverwaltung den vierten Theil des Ueberschusses über 5 %, beträgt die Dividende mehr als 6 %, dann ist der Ueberschuss über 6 % zur Hälfte mit der Staatsverwaltung zu theilen.

Beschwerde des Verwaltungsrathes der Böhmischen Nordbahn gegen das K. K. Handelsministerium (Verwaltungsrechtlicher Fall).

Vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe fand die Verhandlung über die vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Nordbahn wider das Handelsministerium erhobene Beschwerde wegen der Einlösung der Turnau-Kraluper Bahn respektive des Flügels Neratowitz-Prag, sowie wegen des gestellten Begehrens um Aufstellung einer separaten Betriebsrechnung für diese beiden Linien statt. Als Vertreter des Handelsministeriums war Sektionsrath Dr. von Schuster und für die beschwerdeführende Bahnverwaltung Abg. Dr. Josef Kopp erschienen. Aus der zur Verlesung gebrachten Beschwerdeschrift geht hervor, dass das Handelsministerium vor einiger Zeit an die Böhmische Nordbahn einen Erlass des Inhaltes gerichtet habe, dass mit dem laufenden Jahre das Einlösungsrecht des Staates bezüglich der im Jahre 1883 durch Fusion in die Böhmische Nordbahn aufgegangenen Turnau-Kraluper Bahn, sowie bezüglich des Flügels Neratowitz-Prag der Turnau-Kraluper Bahn eingetreten sei, und dass die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn zur Ermittelung des Reinerträgnisses dieser Linien während der der wirklichen Einlösung vorausgehenden 7 Jahre für dieselbe eine separate Betriebsrechnung aufzustellen habe, wofür ein Schlüssel gesucht und einverständlich erst gefunden werden müsste. In Ausführung dieser Beschwerde wies nun Dr. Kopp darauf hin, dass die Gesellschaft, während sie einerseits das bereits eingetretene Einlösungsrecht des Staates für die Turnau-Kraluper Bahn anerkenne, dieses Recht betreffs der Linie Neratowitz-Prag negire. Dieser Flügel sei 5 Jahre später als die Turnau-Kraluper Bahn in Betrieb gesetzt worden; der Konzessionsurkunde gemäss, welche das Einlösungsrecht „vom Tage der Betriebseröffnung an" mit 30 Jahren festsetzt, könne dieses Recht des Staates also erst 5 Jahre später als bei der Turnau-Kraluper Bahn eintreten. Für die Forderung einer separaten Betriebsrechnung fehle jede rechtliche Handhabe, durch welche die Gesellschaft zu einer so ausserordentlichen Leistung zu verhalten wäre. Die Fusion der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kraluper Bahn sei seiner Zeit aus dem Grunde der Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes dieser so enge zusammenhängenden Linien erfolgt und das damalige staatliche Protokoll konstatire selbst, welch hohen Werth die Regierung auf einen künftigen einheitlichen Betrieb und eine einheitliche Rechnungsführung beider Bahnen lege. Es wäre eine ungeheure Arbeit, eine durch Dezennien geführte Rechnung nun bei jeder einzelnen Post zu theilen. Die Staatsverwaltung sehe dies übrigens selbst ein, da sie in ihrem Erlasse von Rechnungsgrundsätzen, von einem Schlüssel spreche, der zur Aufstellung dieser separaten Betriebsrechnung erst gesucht und einverständlich gefunden werden müsse. Sektionsrath Dr. von Schuster führt aus, dass das Einlösungsrecht für den Flügel Neratowitz-Prag, wenn derselbe auch 5 Jahre später in Betrieb gesetzt sei, sinngemäss mit dem Einlösungsrechte für die Mutterbahn zusammenfallen müsse. Uebrigens liege eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vor, dahin gehend, dass das Einlösungsrecht des Staates nicht den Gegenstand einer Klage bilden könne und sich daher auch der Kompetenz des Verwaltungs-Gerichtshofes entziehen dürfte. Auf die Einwendung, dass dem Verlangen nach einer getrennten Rechnungsführung jede rechtliche Grundlage fehle, verweist Dr. von Schuster auf den § 64 der Eisenbahn-Betriebsordnung, dem zufolge die Eisenbahnverwaltungen „aus öffentlichen Rücksichten" zur Führung einer solchen Rechnung verhalten werden könnten. Nachdem Dr. Kopp noch replizirt, dass eine solche Auslegung des § 64 der Eisenbahn-Betriebsordnung eine völlige Rechtlosigkeit aller Privatbahnen nach sich ziehen würde, verkündete der Präsident, dass die Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes am 20. d. Mts. erfolgen werde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Eine Reihe ungünstiger Umstände: die passive Handelsbilanz der Monarchie, das Verbot der Vieheinfuhr aus Oesterreich in die Schweiz, der Streik in den Kohlenrevieren von Karvin und Mährisch-Ostrau übten einen nachtheiligen Einfluss auf die allgemeine Geschäftslage. Dazu kam, dass die Zahlungsschwierigkeiten, bezw. die Liquidation zweier übrigens unbedeutender Budapester Industrieunternehmungen von den politischen Gegnern zu einem Ansturm gegen die Ungarischen Werthe benutzt wurde. Obzwar die Erklärungen des Ungarischen Finanzministers, dass alle wichtigeren Unternehmungen in Ungarn durchaus solid sind, einige Beruhigung hervorrief, so blieb doch die Tendenz im allgemeinen schwankend. Die Aktienkurse der Staatsbahn (371), Südbahn (95,50), Böhmischen Nordbahn (274,50), Buschtehrader Bahn Lit. A (1465), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293,75) und Kaschau-Oderberger Bahn (193,75) waren rückgängig, die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3480), Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (219) und Ungarisch-Galizischen Bahn (208,50) behaupteten sich fest, während die der Nordwestbahn (280), Elbethalbahn (281,50) und Aussig-Teplitzer Bahn (1690) eine Steigerung erfuhren.

Aus der Schweiz.

Direkte Eisenbahn Bern-Neuenburg.

Der grosse Stadtrath von Neuenburg bewilligte einen Kredit von 500 000 Frcs. zur Aktienzeichnung bei der Unternehmung einer direkten Bahn Bern-Neuenburg. Es soll jedoch die Subvention der Stadt Neuenburg den Gesammtbetrag der Subvention der Stadt Bern nicht übersteigen und anderen Gemeinden respektive Kantonen infolge finanzieller Betheiligung gemachte Zugeständnisse Neuenburg ebenfalls eingeräumt werden. Alle Pläne und Kostenvoranschläge sind der Gemeinde Neuenburg vorzulegen. Die Bahntrasse soll so kurz und direkt wie möglich sein und es ist ein genügender Dienst mit direkten Zügen einzurichten.

Simplondurchstich.

Aus Rom wird berichtet, dass die schwierigen Verhandlungen der Herren Direktoren Ruchonnet und Dumur von der Jura-Simplonbahn mit dem Italienischen Finanzminister über die Finanz- und Zollfragen einen befriedigenden Fortgang nehmen. Es konnten einige die Einfuhr von Material, Dynamit usw. betreffende Zugeständnisse erreicht werden.

Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten.

Die seinerzeit von dem Personal der 5 Hauptbahnen an die Verwaltungen gerichteten Lohnpetitionen schlagen vor: einmal eine für die verschiedenen Dienststellen aufgestellte Lohnskala und dann die Einführung einer Dienstpragmatik. Mit Ausnahme der Nordostbahn antworteten die Verwaltungen mit zum Theil beträchtlichen Krediten zur Erhöhung der Gehälter, die Forderung nach einer Dienstpragmatik wurde jedoch durchgängig zurückgewiesen. Letztere sollte den Eisenbahnbeamten das periodische Eintreten der in der Lohnskala vorgesehenen Gehaltserhöhungen sichern.

Die Beamten der verschiedenen Netze fanden die Anerbietungen der Verwaltungen aber durchaus ungenügend und übergaben ihre Sache dem Vorstande des Centralverbandes Schweizerischer Eisenbahnangestellter, der auf Sonntag, den 16. Februar, eine Generalversammlung nach Aarau einberief zur Berathung weiterer Maassnahmen. Von den 25 000 Angestellten der in Frage kommenden Verwaltungen folgten über 10 000 der Einladung. Zur Abhaltung der Versammlung diente der etwa 10 000 qm fassende Rathhausplatz.

Nach kurzer Ansprache des Präsidenten des Eisenbahner-Kreisvereins Aarau, Blattner, und des Centralpräsidenten Mosimann-Jordy nahm der Sekretär des Verbandes, Dr. Sourbeck, das Wort. Er sprach über die Entstehung und den Verlauf der Bewegung und über die berechtigte Forderung einer Dienstpragmatik. Er schlug folgende, von der Versammlung einstimmig genehmigte Resolution vor:

„Die heutige Generalversammlung der Schweizerischen Eisenbahner, in Erwägung, dass die Antworten und Zugeständnisse, welche von Seiten der Bahnverwaltungen auf die eingereichten Massenpetitionen erfolgt sind, bei weitem nicht den vom Personal gestellten gerechten Forderungen entgegenkommen, beschliesst:

Da kein anderer Ausweg zur Erreichung des gerechten Zieles mehr vorhanden, ist im Prinzip der allgemeine Streik der Eisenbahner zu erklären.

In der Hoffnung jedoch, es werden sich die Verwaltungen noch in letzter Stunde zu einem Vergleich auf friedlicher Grundlage herbeilassen und von dem Wunsche beseelt, es möchte nicht zum äussersten kommen, richtet die Versammlung die eindringliche Bitte an die Direktionen, sie möchten sich bis zum 29. Februar zu einer Konferenz mit dem Centralkomitee des Verbandes des Personals verstehen, um in gemeinsamer Berathung die Angelegenheit gütlich zu regeln. Sollten die Direktionen diesem Wunsche nicht entsprechen oder sollte es sodann zu keinem Vergleiche kommen, so hat das Centralkomitee des Verbandes des Personals als Vertrauensbehörde der Schweizerischen organisirten Eisenbahner Vollmacht, die nöthigen entscheidenden Schritte zu thun und die Maassnahmen zu treffen, welche für die organisirte Eisenbahnerschaft verbindlich sind."

Am 21. Februar fand nun in Bern eine Konferenz von Direktoren der betheiligten Bahnverwaltungen statt. Nach stattgehabtem Meinungsaustausch begaben sich sämmtliche Theilnehmer in das Bundesrathhaus, wo die Verhandlungen fortgesetzt wurden in Gegenwart von Bundesrath Zemp. Es ist nun für den 29. Februar eine in Bern unter dem leitenden Vorsitze von Bundesrath Zemp abzuhaltende Konferenz in Aussicht genommen. Da in derselben die Direktionen der Gesellschaften wie auch das Centralkomitee der Eisenbahner vertreten sein werden, so ist einer Verständigung der Weg geebnet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Auf den Seiten 7 und 8 des Nachtrags VI zum Heft II der Abthl. F (Verkehr mit Württemberg) sind unter IV im Kopf der Kilometertariftabelle die Stationsnamen Düsseldorf Hafen, Duisburg Hafen, Heisingen und Rellinghausen Rh. verwechselt.

Es muss heissen:

Duisburg Hafen* statt Düsseldorf Hafen,
Rellinghausen Rh. statt Duisburg Hafen,
Düsseldorf Hafen* statt Heisingen,
Heisingen statt Rellinghausen Rh.

Diese Richtigstellung des Nachtrags enthaltende Deckblätter können durch Vermittelung der Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 4. März 1896. (435)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Strecken.

Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn. Am 5. März d. J. wird die Nebenbahn von Bruchsal nach Odenheim und Menzingen mit den Stationen

Bruchsal, Ubstadt, Stettfeld, Zeuthern, Odenheim, Unteröwisheim, Oberöwisheim, Münzesheim, Gochsheim und Menzingen

dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern sowie Expressgut übergeben.

Mit dem gleichen Zeitpunkte treten mit Genehmigung des Grossh. Ministeriums des Grossh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten der Lokaltarif und der Fahrplan für die genannte Bahn in Kraft.

Auf der Station Ubstadt ist bis auf weiteres die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Eil- und Frachtgütern noch ausgeschlossen. Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, werden nicht befördert. Sprengstoffe werden nur auf den Stationen Odenheim und Menzingen angenommen oder ausgeliefert.

Der Betrieb der Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn wird von der unterzeichneten Betriebsabtheilung geleitet.

Druckexemplare des Tarifs und des Fahrplans sind bei der Unterzeichneten und auf den Stationen der vorgenannten Bahn käuflich zu haben.

Karlsruhe, den 29. Februar 1896. (436)
Namens und in Vollmacht
des Unternehmerkonsortiums für die Nebenbahn
Bruchsal - Odenheim - Menzingen:
Betriebsabtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. zu Stettin.
Raspel.

3. Güterverkehr.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Am 1. April d. J. tritt für den vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält Tariferhöhungen bis zu 4 Hellern für 100 kg infolge Einführung des neuen Lokal-Gütertarifs der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, die Aufhebung der bestehenden Frachtsätze nach den Stationen Fieberbrunn und Hopfgarten, sowie die **Aufnahme** neuer Stationen der vorgenannten Bahnen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 16. April d. J. in Kraft.

Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 40 ₰ für das Stück käuflich zu haben.

Kattowitz, den 3. März 1896. (437)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 ist für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen von Ludwigshafen am Rhein nach Uhldingen, Badische Uferstation des Bodensees, ein Ausnahmefrachtsatz von 1,13 ℳ für 100 kg eingeführt worden. Dieser Ausnahmefrachtsatz wird im Rückvergütungswege auch für solche Getreidesendungen gewährt, welche ursprünglich nach Konstanz adressirt waren und alsbald oder auch nach stattgehabter Einlagerung nach Uhldingen weiter aufgegeben werden.

Karlsruhe, den 2. März 1896. (438)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf usw. Mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1896 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf usw. der Nachtrag IV eingeführt. Er enthält ausser Berichtigungen:

a) Frachtsätze von den neu eröffneten Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher Zweigbahnlinie Woroschba-Seredina Buda nach nicht Russischen Verbandstationen;
b) neue Frachtsätze von den im II. bezw. III. Nachtrage genannten Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher und Moskau-Kasaner Bahn nach Memel, Tilsit, Insterburg und Pillau;
c) anderweite, gegen die bestehenden nur unwesentlich theuerere, daher erst vom 4./16. April d. J. gültige Frachtsätze von den Moskau-Kasaner Stationen Rjäsan und Rjäsan-Oka nach Königsberg, Insterburg, Gumbinnen und Pillau;
d) berichtigte, billigere Frachtsätze von allen Russischen Stationen nach Memel und Tilsit.

Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandstationen erhältlich.

Bromberg, den 2. März 1896. (439)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für Flachs, Hanf usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893. Am 15. März d. J. wird die Station Lomme der Französischen Nordbahn als Empfangsstation in den Tarif aufgenommen. Ab Tourcoing Grenze kommen zur Anwendung:

für Flachs und Hanf, roh und gebrecht . . . 0,205 Frcs.
„ gehechelten Flachs und Seilergarn . . . 0,22 „
für 100 kg.

Köln, den 7. März 1896. (440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Güterverkehr. Die Tarifentfernungen zwischen Lichtenfels Bayerische Staatsbahn einerseits und den Stationen Beelitz und Obhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a/S. andererseits sind auf 378 bezw. 261 km ermässigt.

Frankfurt a/M., den 2. März 1896. (441)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April l. J. wird für Crin d'afrique in Wagenladungen von 10000 kg ab Mannheim nach den Badisch - Schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz die Fracht in der Weise ermässigt, dass an Stelle der Frachtsätze des Spezialtarifs I diejenigen des Spezialtarifs II in dem Falle gewährt werden, wenn die Sendungen zum Eingang in die Schweiz oder nach Oesterreich verzollt werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. März 1896. (442)
Generaldirektion.

Französisch - Deutscher Güterverkehr über Belgien. Vom 15. März d. J. ab wird der Artikel „Drahtseile eiserne (cables en fer)", auf Seite 60/61 und 122/123 der Güterklassifikation des Theils I Abth. B, durch den Zusatz: „und stählerne (et en acier)" ergänzt.

Köln, den 3. März 1896. (443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch - Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). Die in der Bekanntmachung vom 18. Januar d. J., betreffend die Aufnahme der Station Niederdreisbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/Main in den im Heft 1b vom Theil II des Französisch-Deutschen Gütertarifs (über Belgien) enthaltenen Ausnahmetarif 6 für Roheisen aller Art usw., angegebenen Frachtsätze von 10,36 Frcs. für 1000 kg nach Jeumont (Erquelinnes) und von 10,69 Francs für 1000 kg nach Blanc-Misseron (Quiévrain) werden mit Gültigkeit vom 20. April d. J. auf 10,37 Frcs. und 10,71 Francs erhöht.

Köln, den 2. März 1896. (444)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Gütertarif, Theil II, Heft 1. Mit dem 1. Juni d. J. neuen Stils wird der Artikel **„Gashalter (Gasreservoire) auseinander genommen, genietet und ungenietet"** bezüglich der Tarifirung **östlich** vom Schnittpunkte sowohl für Sendungen in Mengen unter 10000 kg als auch zu 10000 kg aus den Differenzialtarifen 9 und 14 in den Differenzialtarif 42 versetzt.

Ueber die hierdurch entstehende Frachterhöhung gibt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Köln, den 7. März 1896. (445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. werden für die Beförderung von Reis (roh oder geschält, auch Bruchreis) in Ladungen von 10000 kg ab Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach Waldkirch die in den Transittarifen für Güter Belgischer oder Holländischer Herkunft für Basel loco vorgesehenen Frachtsätze unter den Bedingungen dieser Tarife gewährt.

Karlsruhe, den 3. März 1896. (446)
Generaldirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 (Holz) gelangt am 1. April l. J. der Nachtrag II zur Einführung.

München, im März 1896. (447)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Eliminirung der Station Biadoliny aus dem Ausnahmetarif für Getreide etc. In dem mit 1. April 1896 zur Einführung gelangenden Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr ist die Station Biadoliny mit sämmtlichen für dieselbe vorgesehenen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 4. März 1896. (448)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, und zwar:

Loos I: Feilen, Feilenhefte, Chamottsteine, Schleifsteine, Nägel, Schaufeln und Hartloth,
„ II: Droguen, Gummischläuche und Ledersorten,
„ III: Glassorten

für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens bis zu den Verdingungsterminen zu

Loos I am 16. März 1896, Vormittags 10 Uhr,
Loos II am 23. März 1896, Vormittags 10 Uhr,
Loos III am 26. März 1896, Vormittags 10 Uhr,

versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer Nr. 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 *M.* für jedes Loos portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 52 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist für alle 3 Loose bis 15. April 1896.

Kattowitz, den 29. Februar 1896. (449)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Nebenerzeugnissen.

Verkauf von Gasbereitungs - Nebenerzeugnissen. Die im Rechnungsjahre 1896/97 in den Gasanstalten in Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Jerxheim und Börssum zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse, als:

86 000 kg Steinkohlentheer,
164 000 „ Gasöltheer und
13 000 „ Kohlenwasserstoff

sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. März 1896, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. März d. J.

Magdeburg, den 1. März 1896. (450)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Tarife, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892 auf Seite 6 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in Bubna (Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist mit 1. März 1896 auf „Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Bubna" abgeändert worden.

Prag, am 1. März 1896. (451)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 21. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. März 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Wagenkonstruktion u. Wagenmangel.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich: Verspätungen in dem Vierteljahr Oktober bis Dezbr. 1895. Aus dem Sächsischen Landtage. Aus d. Zweiten Badischen Kammer. Betriebseröffnung. Mühlhausen-Ebeleben. Dortmund-Gronau-Enscheder E. Niederwaldbahn. Aktien-G. Georgs Marien-Bergwerks- und Hüttenverein. Bröhlthal-Eisenbahngesellschaft. Soest-Belecke-Brilon u. Beckum-Ennigerloh-Warendorf. Kreuznach Winterburg. Aachener Kleinbahn. Kleinbahnen der Prov. Pommern und Prov. Schleswig-Holstein. Kleinbahnprojekte. Strassenbahnen. Allgem. Berliner Omnibus-A.-G. Die Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee in 1894.
Aus England: Die Englischen Eisenbahnen im zweiten Halbjahre 1895. Die Nordwestbahn. Die Distriktbahn. Die Lancashire, Derbyshire und Ostküstebahn.
Aus Russland: Der Personentarif für den Vorortsverkehr auf den Staatsb. Die Durchsicht der für Holzmaterialien und Holz bestehenden Eisenbahntarife.
Nordamerikanische Eisbrech-Dampffähren.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Aenderung von Stationsnamen. 3. Güterverkehr. 4. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Wagenkonstruktion und Wagenmangel.

Die Maassnahmen, welche zur Beseitigung des Wagenmangels während der verkehrsreichen Zeit vorgeschlagen werden, sind so zahlreich, dass die Betonung einer einzelnen, als zum Ziele führend, nicht recht anerkannt werden kann. Da die tarifarischen Maassregeln der Natur der Sache nach nur in beschränkter Weise wirken können, so sind die technischen Einrichtungen vornehmlich berufen, den zu gewissen Zeiten nicht zu vermeidenden Andrang von Gütern zu bewältigen, insbesondere durch Vermehrung der Güterzüge, Ausnutzung derselben, Theilung in Lokal- und durchgehende Züge, Beschleunigung der letzteren, Ausbau der Bahnhöfe für grössere Leistungsfähigkeit, Erhöhung des Ladegewichts, Freizügigkeit der Wagen und Vertheilung derselben durch Centralstellen, Vermehrung der Wagen und endlich, wie kürzlich an dieser Stelle verlangt wurde, Verminderung derselben unter entsprechender Beschleunigung ihres Umlaufes. Der gegenwärtige Betrieb der Bahnen nach seinen verschiedenen Richtungen hat jedoch einen so festen inneren Zusammenhang, bedingt durch örtliche und wirthschaftliche Verhältnisse und die sonstige Entwickelung der Bahnen, dass jede prinzipielle Aenderung des Betriebssystems mit sehr grossen Schwierigkeiten verknüpft ist und nur allmählich eingeführt werden könnte. Bis auf weiteres wird sich also die Anzahl der Wagen nach dem Verkehr und dem Betriebssystem richten müssen, nicht aber dieses nach der für gut befundenen Anzahl Wagen. Dem steigenden Verkehr entsprechend und zur thunlichsten Beseitigung der Kalamität des Wagenmangels wird unbeschadet der oben angeführten verbessernden Betriebsmaassnahmen einer Vermehrung des Fahrparks solange das Wort zu reden sein, als die Belastung der Bahnen und der Tarife durch die vermehrten Ausgaben wirthschaftlich erscheint und die vorhandenen Geldmittel es erlauben, und diese letzteren ergeben den Zusammenhang zwischen Wagenkonstruktion und Wagenmangel, welche in anscheinend loser Verbindung miteinander stehen. Wäre nämlich ein Eisenbahnwagen ein minder kostspieliger Gegenstand, so würden Verwaltungen und Private in deren Beschaffung nicht so zurückhaltend sein, selbst für den Fall, dass die Wagen nur während einiger Wochen im Jahre benutzt werden; zieht man also die Kosten eines modernen offenen Güterwagens (Kohlenwagen) von 15 t Tragfähigkeit mit etwa 2 200—2 400 *M.* in Betracht, so wird man es vielleicht begreiflich finden, wenn unter gewissen Bedingungen ein gleichartiger Wagen, aber mit dem verpönten hölzernen Untergestell, welcher nur 1 100—1 200 *M.*, also die Hälfte kostet, für aussergewöhnliche Verhältnisse empfohlen wird. Um von vornherein die Bedenken gegen diese bei den meisten Verwaltungen „glücklich“ abgeschaffte Wagentype zu begegnen, möge erwähnt sein, dass man in England mit der besagten Konstruktion die günstigsten Erfahrungen macht, da man dort nach dem Prinzip baut: dass die Abnutzung des Wagens durch den Betrieb vor der Zerstörung desselben durch Witterung und Fäulniss herbeigeführt sein muss; daher bewährt sich dieses Fahrzeug bei dem raschen Wagenumlaufe in jenem Lande sehr gut, während es bei den verhältnissmässig ge-

ringen kilometrischen Jahresleistungen auf Deutschen Bahnen einen zu kostspieligen Reparaturstand ergab. Hält man an vorstehendem Grundsatz fest, dann entsteht die Frage, ob es dann auch richtig sei, für Wagen, welche nur für gewisse Zeiten bestimmt sind, also eine noch geringere, als die durchschnittliche kilometrische Leistung haben würden, hölzerne Untergestelle zu wählen; und diese Frage muss deshalb bejaht werden, weil nicht nur die Beschaffungskosten niedriger sind, als die der eisernen Wagen, sondern weil es jetzt durch künstliche Trocknung und Imprägnirung des Holzes (Frèret etc.) gelungen ist, dieses wesentlich länger gegen Witterungseinflüsse und Fäule zu schützen; wie es sich ja häufig in technischen Dingen zeigt, dass etwas als nicht bewährt Verlassenes nach einiger Zeit Daseinsberechtigung erlangt, weil sich inzwischen die Verhältnisse geändert haben; man denke z. B. an das wiederholt abgeschaffte, jetzt wieder eingeführte Flussstahl-Scheibenrad. — Aber nicht nur den Einflüssen der Witterung, sondern auch denen eines scharfen Betriebes genügen diese Wagen, da sie bei dem in England üblichen flotten Rangirbetriebe oft mit donnerartigem Getöse gegeneinander geschoben werden, ohne hierbei Zerstörungen zu erleiden; ja es wird ihnen hierbei eine grosse Elastizität nachgerühmt, durch welche die bei uns so häufig vorkommenden Achsgabelbrüche vermieden werden. Wenn trotzdem die Englischen Bahnen dazu übergehen, auch Wagen mit eisernem Untergestell zu bauen, ohne jedoch die hölzernen aufzugeben, so beweist dies nur, dass man dort für gewisse Anforderungen die Vortheile der eisernen Wagen zu schätzen versteht, wie denn auch thatsächlich die gleichzeitige Anwendung der beiden Systeme bei uns zu empfehlen ist, die eisernen Wagen für den regelmässigen Betrieb, die hölzernen für den Herbstverkehr; eine Scheidung ist durch die Bestimmung leicht zu bewirken, dass die letzteren beim Nachlassen des Wagenmangels zuerst aus dem Verkehr gezogen und ins Depot gestellt werden müssen. Wegen dieses beschränkten Umlaufs können die Wagen ganz besonders einfach und mit Fortfall aller für spezielle Zwecke entbehrlichen Ausrüstungen*) gebaut werden. Die Wände sind weder zum Abrüsten, noch mit Kopfbraken zu versehen; höchstens sind durch Schieber verschliessbare Oeffnungen vorzusehen, wodurch eine Versteifung des Kastens in sich möglich ist; hierdurch ergibt sich wiederum die Möglichkeit, bei diesen Wagen die Funktionen des Untergestells auf den Kasten zu übertragen und ersteres sehr leicht zu halten; die mit den Rungen zusammenstossenden Querträger nehmen einerseits den Wagenboden und die Last, andererseits die Federböcke und Achsgabeln auf; die Kräfte in der Längsrichtung des Wagens werden ebenfalls durch den in sich versteiften Kasten aufgenommen, welcher in Höhe der Buffer durch die tiefer- und längsliegenden Fussbodenbretter zum Theil entlastet wird. Diese Anordnung lässt sich auch ganz in Eisen herstellen und hat bezüglich Gewicht und Preis immer noch erhebliche Vortheile gegenüber der üblichen Konstruktion, jedoch nur für Wagen mit der besprochenen Verwendung, welche also hauptsächlichst dem Kohlen- und Rübenverkehr zu dienen haben, sonst aber in Reserve**) gestellt werden.

*) Auch Fortfall aller unnöthigen Beschlagtheile und nicht durch Bahnordnung vorgeschriebene Bezeichnungen, da eine nicht bezeichnete Wagentype nicht leicht mit anderen Wagen verwechselt werden kann.

**) Zu den hierfür erforderlichen Depotplätzen würden sich ausser den Reservegeleisen der Bahnen vor allem die im Sommer unbenutzten Geleise der Zuckerfabriken eignen, welchen durch die vermehrte Wagenanzahl besonderer Vortheil gebracht wird; im Falle könnte auch die Verpflichtung zur Aufstellung der Wagen tarifarisch zum Ausdruck kommen.

Ein weiterer Vortheil der besprochenen Wagentype, nämlich deren geringes Eigengewicht, spricht ebenfalls für den Bau derselben, nicht nur wegen Ersparniss an Zugkraft, sondern weil die vorhandenen Achsen, welche vermöge der geringeren Tragfähigkeit nur für Wagen von 10 bezw. 12,5 t Ladegewicht genügen, schon jetzt nicht volle Verwendung finden; da fernerhin nur noch Wagen von 15 t Ladegewicht gebaut werden, so werden in nicht allzu ferner Zeit die sogenannten schwachen Normalachsen in erheblicher Menge zur Ausscheidung kommen, nicht weil sie an sich unbrauchbar sind, sondern weil die zugehörige Wagentype ausstirbt; einem leichteren Wagen von 15 t Ladegewicht, wie der beschriebene Spezialwagen, würden die Achsen sehr wohl noch genügen. Aehnlich verhält es sich mit den Tragfedern; da nun diese Stücke etwa den dritten Theil der Gesammtkosten eines Wagens darstellen, so ist wohl zu überlegen, ob dieselben als wenig werthvolles Altmaterial, oder für neue Nutzleistungen in Anspruch genommen werden sollen. Ja, dieser Prozess sollte künstlich beschleunigt werden, um baldigst die auch bezüglich ihres Laderaumes ungenügenden alten Wagen durch die wirthschaftlich vortheilhafteren 15 t-Wagen zu ersetzen. Noch ein weiterer indirekter Vortheil in Bezug auf den Wagenmangel kann mit der beschriebenen Wagenkonstruktion erzielt werden, wenn man sich entschliesst, denjenigen Theil der Fahrzeuge, welcher sich als ausserordentliche Vermehrung darstellt, in den vorhandenen eigenen Werkstätten anfertigen zu lassen. Wenngleich der Selbstanfertigung von Betriebsmitteln durch die Bahnverwaltungen im allgemeinen nicht das Wort geredet werden kann, so liegen doch andererseits die Bedingungen für eine beschränkte Herstellung der beschriebenen einfachen Wagen wesentlich günstiger.

Die Zahl der Arbeiter in den Reparaturwerkstätten ist naturgemäss möglichst gering und dem durchschnittlichen Verkehr angepasst; in Zeiten erhöhten Wagenbedarfs kann die Leistung der Werkstätten, auf welche dann aller Augen gerichtet sind, nur unbedeutend gesteigert werden; durch Einführung der als Zwischenarbeit auszuführenden kleinen Neubauten lässt sich, bei geringer Vermehrung der Handwerker, in Zeiten des Wagenmangels, in welchen die Neuanfertigung ruht, eine entsprechend grössere Leistung in den Werkstätten erzielen; auch die Wagenfabriken würden hierdurch keinen Nachtheil haben, da ausserordentliche Beschaffungen erfahrungsgemäss neue Fabriken hervorrufen, welche mit ihrer stürmischen Konkurrenz die ruhige Entwickelung der alten Fabriken beeinträchtigen. Die Aufnahme einer neuen Wagentype ist für letztere wenig wünschenswerth; je mehr sie sich spezialisiren, desto günstiger arbeiten sie, und diese Scheidung vollzieht sich bereits gegenwärtig, indem mehr und mehr die Hüttenwerke den Bau der rein eisernen Wagen aufnehmen, sodass den Wagenfabriken die bedeckten, insbesondere die Personenwagen verbleiben. Warum also sollten die zum Bau der beschriebenen Spezialwagen hervorragend geeigneten Eisenbahnwerkstätten nicht ebenfalls aus diesem Vorgange Nutzanwendung ziehen, zumal durch den Bau beregter Wagen besondere Vortheile sich ergeben!

Dem oft allzu heftigen Drängen des Publikums nach Vermehrung der Eisenbahnwagen möge man also in der Weise entsprechen, dass der Ersatz für Abgang an Wagen und für Verkehrssteigerung zum grössten Theil in bisheriger Weise erfolgt, aussergewöhnliche und ein geringer Theil der gewöhnlichen Beschaffungen jedoch für die billigen, eventuell in den eigenen Bahnwerkstätten herzustellenden Wagen mit hölzernem Untergestell, bezw. vereinfachter Konstruktion den Bahnverwaltungen vorbehalten bleiben.

Fränkel, Eisenbahn-Bauinspektor.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 922 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 926 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des gemischten Ausschusses für die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, betreffend die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 941 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend die Abrechnung der im Verkehre mit den Bosnisch-Hercegowinischen Staatsbahnen für zusammenstellbare Fahrscheine erhobenen Geldbeträge (abgesandt am 7. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zum II. Theile der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist ein 2. Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen, ausgegeben.

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen in dem Vierteljahr Oktober bis Dezember 1895.

Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahr Oktober bis Dezember 1895 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbefördernug vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende Dezember 1895, von 38 952 km (davon zweigleisig 14 272 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 68 111 Schnellzüge, 679 775 Personenzüge und 298 096 gemischte Züge.

Geleistet wurden im ganzen 47 962 442 Zugkilometer bezw. im Tagesdurchschnitt 521 331 Zugkilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1 231 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 13 218 Züge (gegen das Vorjahr + 4 708 Züge) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 7 610 (+ 4 516) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5 608 (+ 192). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 117 (+ 2). Infolge der Verspätungen wurden 7 888 (+ 2 454) Anschlüsse versäumt.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die Main-Neckarbahn, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg die ungünstigsten Stellen ein. Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen, Elberfeld und Köln an die ungünstigsten Stellen.

Die erhebliche Vermehrung der Zahl der verspäteten Züge gegenüber dem Vorjahre ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass inzwischen statt 11 Preussischer Staatseisenbahndirektionen deren 20 errichtet worden sind, ein verspäteter Zug aber, der mehrere Direktionsbezirke durchfährt, von jeder einzelnen Direktion als verspätet gemeldet wird.

Aus dem Sächsischen Landtage.

Der Sächsische Landtag bewilligte in seiner Sitzung vom 27. Februar d. J. den Bau verschiedener neuer Eisenbahnlinien mit einem Gesammtkostenaufwande von 11 542 000 *M.* Genehmigt wurden u. a. 400 000 *M.* für den Bau der Linie Johanngeorgenstadt-Landesgrenze, deren Weiterbau bis Karlsbad von der Oesterreichischen Regierung ausgeführt werden soll, ferner 1 356 000 *M.* für den Bau der Linie Beucha-Brandis-Altenhain, 4 216 000 *M.* für die erzgebirgische Linie Zwönitz-Grünhain-Elterlein-Scheibenberg, 1 750 000 *M.* für die Linie Klingenberg-Frauenstein, 2 446 000 *M.* für den Bau der Linie Wilsdruff-Nossen. Die Bewilligung der Linie Königsbrück-Schwepnitz ist noch ausgesetzt. Für die nächste Finanzperiode hat die Regierung den Bau der Linien Reichenau-Hirschfelde, Elstra-Bischofswerda, Kieritzsch-Groitzsch-Pegau, Ehrenfriedersdorf-Tannenberg, Altenburg-Langenleuba und Frohburg-Kohren in Aussicht genommen.

Der Zweiten Badischen Kammer

ist am 6. d. Mts. ein Nachtragsetat zum Budget der Eisenbahnbauverwaltung zugegangen, worin u. a. für die Erbauung eines neuen Rheinhafens bei Kehl als erste Rate 600 000 *M.* gefordert werden.

Betriebseröffnung.

Lokalbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen. Am 5. d. Mts. ist die 30,0 km lange vollspurige Nebenbahn von Bruchsal nach Odenheim mit der Abzweigung von Ubstadt nach Menzingen dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern, sowie Expressgut übergeben worden. An der 15,25 km langen Linie Bruchsal-Odenheim liegen die Stationen Ubstadt, Stettfeld, Zeuthern, Odenheim und an der 14,91 km langen Abzweigung die Stationen Unteröwisheim, Oberöwisheim, Münzesheim, Gochsheim und Menzingen. Auf der Station Ubstadt ist bis auf weiteres die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Eil- und Frachtgütern noch ausgeschlossen. Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, werden nicht befördert. Sprengstoffe werden nur auf den Stationen Odenheim und Menzingen angenommen und ausgeliefert.

Der Betrieb wird von der Betriebsabtheilung Karlsruhe der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. geleitet.

(Bezüglich des Uebergangs der Güterwagen verweisen wir auf die Mittheilung in Nr. 17 S. 155 d. Ztg. Die Red.)

Mühlhausen-Ebeleben.

Nachdem die Staatsverträge über den Bahnbau Mühlhausen in Thüringen-Ebeleben zwischen den betheiligten Staaten Coburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt und Preussen abgeschlossen, die Preussische Konzessionsurkunde vom Ministerium entworfen und von der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. angenommen ist, dürfte die Konzessionsertheilung unmittelbar erfolgen und der unverzüglichen Inangriffnahme der Bahn nichts mehr im Wege stehen. Das Unternehmen soll in Form einer Aktiengesellschaft durchgeführt werden. Das ursprüngliche Aktienkapital von 1 520 000 *M.* ist mit Rücksicht auf die Verbindungsanlagen in Mühlhausen für den Personenverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen auf 1 550 000 *M.* erhöht. Man hofft, die Bahn schon in diesem Herbste dem Transport von Zuckerrüben nach der Zuckerfabrik Ebeleben dienstbar machen zu können.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Der Generalversammlung wird für das Jahr 1895 die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % (gegen 5 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Niederwaldbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ist das Jahr 1895 bezüglich seiner Verkehrsverhältnisse im Vergleich zu seinen Vorgängern ein Ausnahmejahr zu nennen. Der Verkehr war besonders in den Monaten August und September vornehmlich auf der Rüdesheimer Linie gelegentlich der vielen Feiern am Nationaldenkmal auf dem Niederwald ein aussergewöhnlich grosser. Die Gesammteinnahmen betrugen 139 027 *M.* (gegen 115 368 *M.* im Vorjahre) und die Ausgaben 58 031 (55 431) *M.* Nach Abzug des Erfordernisses für die Obligationen verbleibt ein Ueberschuss von 52 297 (31 653) *M.* Es wird in Vorschlag gebracht, die Rücklagen für den Erneuerungs- usw. Fonds auf 8 000 (6 000) *M.*, für den Reservefonds auf 2 000 (1 000) *M.* zu bemessen und nach Ueberweisung der persönlichen Gewinnantheile von 1 828 *M.* eine Dividende von 2,5 (1,5) % zu vertheilen. Ausserdem wird vorgeschlagen, 2 919 *M.* zu Abschreibungen zu verwenden und den Rest von 7 548 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

Der Aktiengesellschaft „Georgs Marien-Bergwerks- und Hüttenverein“,

welche den Bau einer Kleinbahn im Regierungsbezirk Minden von der sogenannten Wallücke im Wiehengebirge nach der Eisenbahnstation Kirchlengern mit einer Abzweigung nach der Werrebrücke bei Löhne beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Bröhlthal-Eisenbahngesellschaft.

Die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten Eisenbahn von Brohl über Niederzissen nach Weibern mit Fortsetzung nach Kempenich durch die Bröhlthal-Eisenbahngesellschaft ist in Nr. 59 des „R.- u. Pr. St.-A.“ veröffentlicht worden.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 3 400 000 ℳ festgesetzt worden.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maassgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1 m betragen.

Der Staatsregierung bleibt die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und die Feststellung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Entwürfe für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vorbehalten.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss (längstens) innerhalb zweier Jahre (d. i. bis März 1898) erfolgen.

Soest-Belecke-Brilon und Beckum-Ennigerloh-Warendorf.

Der Westfälische Provinziallandtag hat in seiner Sitzung vom 12. Februar d. J. beschlossen, dass der Provinzialverband sich an dem von der Warstein-Lippstadter Eisenbahngesellschaft geplanten Bau und Betrieb einer Eisenbahn Soest-Belecke-Brilon (vergl. Nr. 15 S. 133 d. Ztg.) mit der Hälfte des Anlagekapitals, also mit etwa 1 700 000 ℳ, betheilige. Die Summe, welche mit $3^5/_8$ % zu verzinsen und mit $1^3/_8$ % zu tilgen ist, soll im Wege einer Anleihe bei der Landesbank beschafft werden. Ausserdem betheiligt sich der Provinzialverband auch bei dem Bau einer Nebeneisenbahn vom Staatsbahnhof Beckum-Ennigerloh bis zum Bahnhof Warendorf mit 800 000 ℳ unter denselben Bedingungen, wie bei der Linie Soest-Belecke-Brilon.

Kreuznach-Winterburg.

Dem Kreise Kreuznach, welcher den Bau einer Kleinbahn von Kreuznach nach Winterburg mit Abzweigung nach Wallhausen beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Aachener Kleinbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für das Jahr 1895 die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % (gegen 4,5 % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Kleinbahnen der Provinz Pommern.

Der von dem Ober-Präsidenten, Staatsminister von Puttkamer bei der am 3. d. Mts. erfolgten Eröffnung des Provinziallandtags der Provinz Pommern gehaltenen Rede entnehmen wir nachstehende, das Kleinbahnwesen der Provinz betreffende Stelle:

Das Kleinbahnwesen ist in fortschreitender Entwickelung begriffen. Ein Netz von annähernd 700 km ist theils vollendet und dem Betriebe übergeben, theils im Bau begriffen. Die Provinz hat sich hieran mit einem Kapital von nahezu 5 000 000 ℳ betheiligt, wovon 4 000 000 ℳ bereits zur Zahlung gelangt sind. Die Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung wegen Unterstützung einzelner besonders bedürftigen Unternehmungen aus dem 5 000 000-Fonds dauern noch fort.

Die wohlthätigen Wirkungen der Kleinbahnen auf den öffentlichen Verkehr sind schon jetzt unverkennbar hervorgetreten. Die finanziellen Betriebsergebnisse sind zwar noch nicht überall als befriedigende zu bezeichnen, indessen darf von der Zukunft auch in dieser Beziehung eine gedeiliche Entwickelung erwartet werden.

Kleinbahnen der Provinz Schleswig-Holstein.

Der Provinziallandtag von Schleswig-Holstein hat den Beschluss gefasst, 3 Kleinbahnen zu subventioniren, und zwar die Kiel-Schönberger mit 275 000 ℳ, die Rendsburg-Hohenwestedter mit 105 000 ℳ und die Heiligenhafen-Fehmarner Bahn mit etwa 29 500 ℳ.

Kleinbahnprojekte.

Von den Unternehmern A. Bopp und Rütgers in Berlin wird die Herstellung einer 20 km langen Kleinbahn mit 1 m Spurweite vom Bahnhof Biesenthal an der Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Stettin durch die Stadt Biesenthal nach Zerpenschleuse beabsichtigt.

Die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. in Nürnberg hat die Genehmigung zur Herstellung einer elektrischen Strassenbahn mit oberirdischer Stromzuführung vom Bahnhof Steinbeck in Elberfeld über Neviges nach Velbert (14,5 km) mit einer Abzweigung von Neviges nach Langenberg (5,5 km) nachgesucht. Die Bahn soll eine Spurweite von 1 m erhalten und dem Personenverkehr dienen.

In den Gemeinden Tholey und St. Wendel hat sich ein Ausschuss zur Förderung einer Kleinbahn von Tholey über Oberthal und Bliesen nach St. Wendel gebildet. Die Bahn soll eine Spurweite von 1 m erhalten, mit Dampfkraft betrieben werden und der Personen- und Güterbeförderung dienen.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat das Betriebsjahr 1895 eine erfreuliche Hebung des Personenverkehrs und der Verkehrseinnahmen auf den von der Gesellschaft betriebenen Bahnlinien aufzuweisen.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen ist von 131 800 000 in 1894 auf 138 900 000 in 1895, mithin um 7 100 000 Personen = 5,39 %, die Einnahme aus der Personenbeförderung von 14 700 755,23 ℳ in 1894 auf 15 307 284,31 ℳ in 1895, demnach um 606 529,08 ℳ = 4,13 % gestiegen. Die Betriebsleistungen an zurückgelegten Wagenkilometern haben sich im Berichtsjahre auf 28 527 124 gegen 26 809 760 km in 1894, mithin in 1895 um 1 717 364 km = 6,41 % höher gestellt. Die Benutzung der Zeitkarten ist im Berichtsjahre wiederum um ca. 13 % gegen 1894 gestiegen.

Das Betriebsergebniss einschliesslich der auf Betriebsrechnung verbuchten Nebenerträge beziffert sich in

	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuss
1895 auf	15 560 806 ℳ	8 377 675 ℳ	7 183 131 ℳ
1894 „	14 910 541 „	8 096 621 „	6 813 920 „
mithin in 1895 auf mehr	650 265 ℳ	281 054 ℳ	369 211 ℳ

Der Prozentsatz der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ist nach diesen Zahlenausweisen von 54,30 in 1894 auf 53,84, mithin um 0,46 % in 1895 zurückgegangen.

Der Abschluss ergibt nach den üblichen Abschreibungen einen Reingewinn von 2 925 699 ℳ Zu dem Ueberschuss von 7 183 131 ℳ treten 94 793 ℳ Zinsen, Vortrag aus dem Vorjahre 13 043 ℳ, ergibt zusammen 7 290 967 ℳ Davon gehen ab: Hypothekenzinsen 61 178 ℳ, Obligationszinsen 562 494 ℳ, Abschreibungen einschliesslich Tilgungsquote 1 688 171 ℳ, Abgaben an die Stadt Berlin 1 453 425 ℳ, Rücklage in den Beamtenunterstützungsfonds 50 000 ℳ und in den Erneuerungsfonds 550 000 ℳ Es verbleiben daher 2 925 699 ℳ, welche wie folgt vertheilt werden: persönliche Gewinnantheile an Direktion und Beamte 145 632 ℳ, 12,5 % Dividende 2 671 875 ℳ, Aufsichtsrath 102 882 ℳ, Vortrag 5 309 ℳ

Das Gesammtbetriebsnetz hat eine Ausdehnung von 273,123 km in 1894 auf 283,602 km Geleise in 1895 erfahren. Der Wagenpark umfasste Ende des Berichtsjahres zusammen 1 087 Wagen und der Pferdebestand 6 056 Pferde mit einer Belastung von 312 ℳ für das Pferd.

Hinsichtlich des elektrischen Betriebes ist die Verwaltung überzeugt, dass nach Inbetriebnahme der Ausstellungslinien binnen kurzer Zeit des Betriebes die in Berliner Bevölkerungskreisen gegen das System der oberirdischen Stromzuleitung etwa obwaltenden Bedenken einer Beeinträchtigung des Aussehens der Strassen, einer Uebertragung des Betriebsgeräusches durch die Leitungsanlagen usw. schwinden werden.

Die Thatsache, dass trotz des Beispiels anderer Verkehrsunternehmungen die Wagen der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft im Winter noch nicht geheizt werden, entschuldigt der Bericht mit dem Hinweis, dass die Ansichten über den Werth des Heizens der Wagen in den Kreisen der Aerzte und des weiteren Publikums bisher noch sehr getheilt seien.

Die Verwaltung wird sich indessen dem allgemeinen Verlangen nach Heizung der Wagen auf die Dauer wohl nicht entziehen können.

In der am 7. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurden der Geschäftsbericht, sowie die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt und die Dividende auf 12,5 % festgesetzt.

Dresdner Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für 1895 ist die Gesammtzahl der beförderten Personen von 22 568 756 im Jahre 1894 auf 24 742 039 im Berichtsjahre und die Fahrgeldeinnahme von 2 540 434 ℳ auf 2 725 586 ℳ gestiegen. Die Einnahmen (mit Einschluss aller auf Betriebsrechnung gebuchten Nebenerträge) betrugen 3 069 757 ℳ und die Ausgaben 1 856 380 ℳ Der Rohgewinn beziffert sich auf 1 236 101 ℳ und wird wie folgt verwendet: Abschreibungen 378 348 ℳ, Ausstattung des Reservefonds 41 752 ℳ, persönliche Gewinnantheile 33 401 ℳ, 7,25 % Dividende (gegen 6,50 % im Vorjahre) 627 125 ℳ, Unterstützungsfonds 15 000 ℳ, ausserordentliche Abschreibung auf Bahnbaukonto 120 000 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 20 475 ℳ

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht sind im Jahre 1895 zusammen 23 703 094 Personen (gegen 23 212 082 Personen im Vorjahre)

befördert und dafür 2 563 207 (2 560 443) *M.* vereinnahmt worden. Der Reingewinn beziffert sich auf 394 635 (387 144) *M.* und wird nach dem Beschlusse der am 3. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wie folgt verwendet: Ausstattung des Dispositionsfonds 25 850 (7 713) *M.*, persönliche Gewinnantheile 42 275 (41 300) *M.*, 12 % Dividende (wie im Vorjahre) 324 000 *M.*, Unfallversicherung — (12 000 *M.*) und Vortrag auf neue Rechnung 2 510 (2 132) *M.*

Die Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1894.

Die Badische Flotte bestand im Jahre 1894 aus 8 Dampfschiffen (1 Salonboot, 2 Halbsalonboote und 5 Glattdeckschiffe) und 5 Schlepp- und Segelschiffen (2 Trajektschiffe und 3 Güterschiffe), sämmtlich aus Eisen erbaut. Das für die Dampfboote und die sonstigen Schiffe verwendete Anlagekapital bezifferte sich auf 1 280 203 *M.*, für Anlagen auf dem Lande waren 187 989 *M.* und einschliesslich der Bauzinsen usw. bis Ende 1894 zusammen 1 530 466 *M.* aufgewendet. Die Dampfboote haben an Nutzleistungen, einschliesslich des Schleppdienstes, 195 842 km (gegen 195 684 km im Vorjahre) zurückgelegt.

Auf Badischen Schiffen wurden (einschliesslich der Fahrkarten aus direktem Verkehr, Rundreisekarten usw.) zusammen 321 096 (302 257) + 18 839 Fahrkarten (= + 6,23 %) verausgabt; hiervon entfallen 103 126 (100 247) = + 2 879 Fahrten (+ 2,87 %) auf den I. und 217 970 (202 010) = + 15 960 Fahrten (+ 7,90 %) auf den II. Platz. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug im ganzen 4 172 583 (3 684 240) = + 488 343 (+ 13,25 %). Ferner wurden 23 532 (27 173) Stück Gepäck und 6 868 (6 193) Thiere (Pferde, Vieh und Hunde) befördert. Die Einnahme aus diesem Verkehr ergab zusammen 227 761 (211 428) = + 1 633 *M.* (+ 7,72 %).

Im Güterverkehr wurden mit Badischen Schiffen 54 615 (50 860) = + 3 755 t (+ 7,38 %) befördert und 1 721 256 (1 566 128) = + 155 256 tkm (+ 9,91 %) geleistet. Der Trajektverkehr zwischen Konstanz und Lindau und umgekehrt umfasste 372 (382) = — 10 Trajektkahnfahrten mit einer Beförderung von 941 (947) = — 6 beladenen, sowie 825 (945) = — 120 leeren Wagen mit einem Gewichte von zusammen 8 533 (8 717) = — 184 t: durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 2,53 (2,48) beladene und 2,22 (2,47) leere Wagen. Die aus diesem Trajektverkehr erzielte Einnahme von 19 086 (20 155) = — 1 069 *M.* fliesst in den Eisenbahnetat; dafür wird von letzterem dem Dampfschifffahrtsetat eine Vergütung in der Höhe der ihm aus den Trajektleistungen erwachsenen Selbstkosten gewährt. Diese Vergütung betrug für die beiden Trajektbetriebe Konstanz-Lindau und Konstanz-Bregenz zusammen 69 903 (72 448) *M.* und vertheilt sich im Verhältniss der für jeden der beiden Trajektbetriebe von Badischen Dampfbooten geleisteten Fahrten auf den Trajektverkehr Konstanz-Lindau mit 32 455 (34 973) *M.* und auf den Trajektverkehr Konstanz-Bregenz mit 37 448 (37 475) *M.* Zu den im Trajektverkehr zwischen Konstanz und Bregenz von Badischen Schiffen geleisteten Fahrten und beförderten Wagen treten noch die Leistungen der in diesem Betriebe verwendeten Oesterreichischen Schiffe hinzu. Der Gesammtverkehr im Trajektdienst Konstanz-Bregenz weist 1 312 (1 256) = + 56 Trajektkahnfahrten und eine Beförderung von 5 529 (5 033) = + 496 beladenen und 3 198 (2 959) = + 239 leeren Wagen mit einem Gewicht von zusammen 45 061 (38 982) = + 6 079 t auf. Durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 4,21 (4,01) beladene und 2,44 (2,36) leere Wagen. Die aus dem Verkehr der Badischen und Oesterreichischen Schiffe erzielte Frachteinnahme bezifferte sich auf 72 943 (62 130) = + 10 813 Mark.

Von der Gesammtgütereinnahme mit 134 364 (135 016) *M.* entfallen auf die beiden Trajektbetriebe Konstanz-Lindau und Konstanz-Bregenz 69 903 (72 448) *M.* und auf den sonstigen Verkehr der Bodenseeuferstationen unter sich 64 461 (63 168) *M.* Die dem Dampfschifffahrtsetat im Berichtsjahre zugeflossene Einnahme stellt sich hinsichtlich der Trajektvergütung um 2 545 *M.* niedriger und bezüglich des übrigen Güterverkehrs um 1 293 *M.* höher, zusammen demnach um 1 252 *M.* niedriger als im Vorjahre.

Im Gemeinschaftsverkehre wurden 249 019 km gefahren; von der Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (die direkten Verkehre ausgeschlossen) im Betrage von 301 591 *M.* erhält jede der betheiligten vier Verwaltungen (Baden, Bayern, Württemberg und Oesterreich) den vierten Theil, da aber für Mehrleistungen je 1 *M.* für das Kilometer vergütet wird, so hat Baden nach Abzug von 4 401 km, die an der Durchschnittszahl fehlten, 70 997 *M.* erhalten. Zu dieser Einnahme kommen noch die Taxen aus direkten Verkehren mit 21 702 *M.*

Die Summe sämmtlicher Einnahmen bezifferte sich auf 364 248 (348 696) = + 15 552 *M.* (+ 4,46 %), dagegen erforderten die Betriebsausgaben einen Aufwand von 322 713 (323 865) = — 1 152 *M.* (— 0,36 %); es ergab sich somit ein Ueberschuss von 41 535 (24 831) = + 16 704 *M.*, durch welchen sich das im Jahresdurchschnitt 1 530 423 *M.* betragende Anlagekapital mit 2,71 (1,65) % verzinste.

Die bessere Gestaltung des finanziellen Ergebnisses ist hauptsächlich der im Personenverkehr eingetretenen Steigerung zuzuschreiben. H—g.

Aus England.

Die Englischen Eisenbahnen im zweiten Halbjahre 1895.

Der letzte Bericht über das Betriebsergebniss zeigt wieder eine bemerkenswerthe Steigerung der Einnahmen. Während die Bahnen in den letzten drei Jahren unter allerlei Ungemach, im Jahre 1893 unter den Arbeiterausständen in den Kohlenbezirken, im Februar und März vorigen Jahres unter dem langanhaltenden Frost — an langes Frostwetter ist man in England nicht gewöhnt — zu leiden hatten, ist das verflossene Halbjahr von derartigen Vorkommnissen völlig befreit geblieben. Die in der üblichen Weise zusammengefasste Abrechnung der zwölf führenden Englischen Bahnen ergibt für das verflossene Halbjahr eine Roheinnahme von 690 000 000 *M.*, was eine Zunahme von 25 900 000 *M.* oder 3,9 % gegen das vorhergegangene Halbjahr bedeutet. Demgegenüber beliefen sich die Ausgaben nur auf 376 250 000 *M.*, sie stiegen um nur 9 000 000 *M.* oder 2,4 %. Die Reineinnahme, welche danach 313 750 000 *M.* betrug, erfuhr eine Vermehrung von 16 900 000 *M.* oder 5,7 %. Die Mehreinnahme wurde also mit verhältnissmässig geringen Betriebskosten erkauft. Das Verhältniss der Gesammtausgabe zur gesammten Roheinnahme betrug nur 54,5 % gegen 55,3 % im Halbjahre zuvor. Theils liegt das an dem günstigen Sommer- und Herbstwetter, das dem Personenverkehr zu gute kam, mehr aber noch an dem allgemeinen Aufschwung; die Bevölkerung hatte nicht mehr nöthig, eine so engherzige Sparsamkeit walten zu lassen, wie früher. Die Betriebskostenzunahme ist im Verkehr der Personenzüge jedenfalls geringer als beim Güterverkehr, denn die Zunahme des Verkehrs bekundet sich dort weniger in der Vermehrung der Züge — die auch in schlechten Zeiten nicht eingezogen werden können — als vielmehr in der Zunahme ihrer Besetzung; wenigstens hat die Betrachtung so lange Gültigkeit, bis einmal die Einstellung neuer Züge erfolgen muss. Die Vermehrung des Gütertransports hingegen fordert auch einen vermehrten Umlauf der Betriebsmittel.

An der besprochenen Vermehrung der Roheinnahmen haben alle hier in Betracht gezogenen Bahnen gleichmässigen Antheil, mit Ausnahme etwa der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn, bei der ein geringer Rückgang zu verzeichnen ist. Er wird aber durch eine grössere Ersparniss an Betriebskosten wieder ausgeglichen, sodass auch diese Bahn nicht allein imstande ist, ihre Dividende um 0,25 % zu erhöhen, sondern auch noch grössere Ueberschreibungen zu bewirken. An Dividenden wurden im verflossenen Halbjahre 133 500 000 *M.* vertheilt; dabei wurden 7 400 000 *M.* vorgetragen. Die Zahlen des zweiten Halbjahrs 1894 stellen sich hiergegen nur auf 119 400 000 *M.* und 6 000 000 *M.* Die Nordostbahn und die London Chatham und Doverbahn sind die einzigen, bei denen keine grössere Dividende vertheilt wurde. Bei der Nordostbahn haben sich die Einnahmen und Ausgaben nicht wesentlich geändert und dies erklärt, dass auch die Dividende unverändert geblieben ist; bei der London Chatham und Dovergesellschaft aber waren freilich die Roheinnahmen grösser als vorher und die Betriebskosten mässig; die vermehrten Ueberschüsse wurden indessen benutzt, um die Zinsen auf die bis zum Höchstbetrage von 4,5 % verzinsliche Masse voll zu zahlen und noch 600 000 *M.* mehr vorzutragen, als vor einem Jahre. Anderenfalls würde den Inhabern der Vorzugsantheile zweiter Reihe ein höherer Gewinn zugeflossen sein. Am meisten ist die Dividende bei der Ostbahn gestiegen, von 2,25 auf 4 %. Hier ist eine grosse Vermehrung der Roheinnahme mit einem nur geringen Mehr an Betriebskosten erzielt worden, sodass die beständigen Kapitalvermehrungen jetzt endlich Früchte zu tragen anfangen; die Politik der Gesellschaft, die darauf hinarbeitete, den Liverpoolstrassen-Bahnhof und seine Zufahrten zu vergrössern und zu verbessern, findet damit ihre Rechtfertigung. Auch die Westbahn hat ein gutes Halbjahr gehabt, sie konnte 1 % mehr Dividende vertheilen; die Nordbahn, Lancashire und Yorkshire und Nordwestbahn haben je 0,75 %, die anderen Gesellschaften 0,25 bis 0,50 % mehr gezahlt. Besonders in die Augen fällt der Aufschwung der Lancashire und Yorkshire Bahn, die in der ersten Jahreshälfte bereits guten Fortgang nahm, während die anderen Linien geringe Fortschritte machten. Der Grund lag in den vorzüglichen Geschäften, die die Wollindustrie machte. Wenn die Südostbahn

nicht in dem Maasse ihre Ueberschüsse vermehrt hat, wie man erwartet hatte, so lag das an dem Wechsel in der Leitung, der sich erst kürzlich vollzogen hat.

Auch das Jahr 1896 hat sich vielversprechend angelassen. Die Betriebsberichte der Schottischen Linien, die bis zum 31. Januar reichen, scheinen darin den Englischen nichts nachzugeben. Man hat, wenn man den Anfang dieses Jahres mit dem des verflossenen in Vergleichung zieht, allerdings zu berücksichtigen, dass die Witterung dem Personenverkehr in diesem Jahre besonders günstig, im verflossenen besonders ungünstig war. Aber während der Personenverkehr in den ersten sechs Wochen dieses Jahres gegen das Vorjahr um 11 % zunahm, hat doch auch der Güterverkehr um 8 % sich gehoben. Die Aussichten der Bahnen erscheinen in noch günstigerem Licht, wenn man bedenkt, dass die Beschaffungskosten für Kohle und sonstiges Betriebsmaterial nicht wesentlich gestiegen sind. Die Gefahr, dass anlässlich der Einführung der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn in London Feindseligkeiten ausbrechen könnten, erscheint jetzt weniger drohend, als vor einem halben Jahre. Sonstige Punkte, die die Bahnen zur Zeit beschäftigen, betreffen die Frage der zu leistenden Staatssteuern und sonstigen Abgaben, ohne dass indessen die Aktionäre an diesen Erörterungen bedeutenden Antheil nähmen. Die Nationale Landwirthschaftliche Vereinigung bemüht sich, für die landwirthschaftlichen Erzeugnisse Tarifermässigungen zu erwirken, und um hierbei den Bahnen ein Entgegenkommen zu erleichtern, sucht sie auch auf die Landwirthe dahin einzuwirken, dass sie sich zusammenthun und grössere Mengen ihrer Erzeugnisse auf einmal versenden möchten. Aber es wird darüber geklagt, dass an diesen Bestrebungen die Landwirthe selbst zu geringen thätigen Antheil nehmen.

Die Nordwestbahn

sieht auf ein besonders günstiges Betriebshalbjahr zurück. Die Arbeitseinstellungen am Clyde haben kaum nachtheiligen Einfluss gehabt, da sie nicht lange andauerten. Das Wetter war während der Berichtsperiode, im zweiten Halbjahre 1895, andauernd günstig, so dass der wirthschaftliche Aufschwung, der allenthalben eingetreten ist, nach allen Richtungen fühlbar wurde. Durch die Zunahme im Güterverkehr sind Neubestellungen von Güterwagen erforderlich geworden und wenn die Lokomotivkosten um 175 000 *M.* gestiegen sind, so sind dafür auch 900 000 Lokomotivkilometer mehr gefahren worden. Thatsächlich sind die Kosten für das Zugkilometer von 45,0 auf 44,4 *ℳ* heruntergegangen. Durch die Zunahme des Verkehrs sind natürlich auch andere Ausgabeposten, für Löhne, An- und Abfuhrwesen, Staats- und Gemeindesteuern, gestiegen.

Die Zahl der Reisenden ist bei der I. Klasse um 41 728, bei der II. Klasse um 4 066, bei der III. Klasse um 1 640 138 Personen, die entsprechenden Einnahmen sind um 490 000, 42 500 und 1 919 000 *M.* gestiegen. Die ausgegebenen Zeitkarten stiegen um 1 863 Stück, die Einnahmen daraus um 179 000 *M.* Ferner wurden mehr erzielt aus der Beförderung von Packeten, Pferden, Wagen und Hunden 261 500 *M.*, der Post 1 960 *M.*, von Gut der allgemeinen Waarenklasse 1 859 000 *M.* und von Gut der Mineralklasse 381 000 *M.* Nur im Viehverkehr fielen die Einnahmen, und zwar um 262 000 *M.* Die Roheinnahme des halben Jahres betrug rund 126 Millionen Mark. Darin ist das Einnahmeplus aus den sämmtlichen angeführten Quellen — unter Berücksichtigung des Rückganges im Viehverkehr — vertreten mit rund 4 870 000 *M.* Hierzu kommen noch 147 000 *M.* Mehreinnahme an Umschreibe- und Rechtsgebühren, so dass die gesammte Mehreinnahme 5 017 000 *M.* beträgt. Davon ist das Plus der Betriebskosten mit 1 441 000 *M.* abzusetzen. Die Vermehrung des Reingewinnes beträgt also, abgesehen von kleinen Beträgen, die aus sonstigen Quellen stammen, 3 576 000 *M.* Die zugkilometrische Einnahme wird nur von der Lancashire und Yorkshire Bahn übertroffen.

Die Aufmerksamkeit der Bahnen ist vom Vorsitzenden des Handelsamts auf die landwirthschaftliche Nothlage gelenkt worden und auch die Nordwestbahn hat erwogen, wie sie in ihren Bezirken zur Linderung derselben beitragen könne, „indem sie anderen und sich selbst hilft". Aber das Ergebniss der Bemühungen ist, wie der Vorsitzende der Bahn berichtet, nicht zufriedenstellend gewesen, „es wurde gefunden, dass die Bahnen nur wenig zur Abhilfe thun können. Was indessen möglich war, ist geschehen. Aus Anlass der Tarifmässigungen, die bei der allgemeinen Tarifrevision den Bahnen aufgezwungen wurden, sind die Frachtgebühren für Vieh, frisches Fleisch, Korn, Kunst- und Stalldünger und Gemüse bedeutend ermässigt worden; aber die Gesellschaft ist aus freien Stücken noch weiter gegangen. Sie hat ferner Verkehrsagenten in die Landbezirke geschickt, um zu sehen, wie sie den Verkehr beleben könnten." Insbesondere sollten diese Agenten die Landwirthe darauf hinweisen, ihre Sendungen zusammenzufassen; auf diese Weise sei am ehesten eine Herabsetzung der Gebühren zu ermöglichen. Die Bemühungen blieben jedoch erfolglos.

Die Distriktbahn

beklagt, was andere Bahnen erfreut, nämlich die gute Witterung, denn sie schmälert die Einnahmen, weil sie das Publikum den Untergrundstrecken abtrünnig macht. Immerhin ist auch das Betriebsergebniss für diese Bahn im verflossenen Halbjahre besser gewesen, als in der zweiten Hälfte des Jahres 1894, aber „es war ein trauriges Ergebniss nach der langjährigen Wartezeit." Da indessen die Aussenstrecken, die die Gesellschaft gebaut hat, sich allmählich immer mehr entwickeln, so wird die Hoffnung in die Zukunkft des Unternehmens nicht aufgegeben. Die Gesammteinnahme des verflossenen Halbjahres betrug 4 226 000 *M.*, was einer Zunahme von 128 700 *M.* entspricht. Die Betriebskosten sind dagegen nur um 15 600 *M.*, auf 2 Millionen Mark gestiegen. Von dieser Zunahme entfielen 10 700 *M.* auf Steuern. Zur Vermehrung der Einnahmen hat in erster Linie die Ausstellung in Earls Court beigetragen. Dann haben die westlichen Erweiterungen mehr aufgebracht, während der Verkehr der Tunnellinien abgenommen hat. Auf diesen Erweiterungen beruht die Hoffnung für die Zukunft. In den vergangenen 5 Jahren hat sich deren Verkehr um 465 000 *M.* oder 17 % gehoben, auf der Hauptlinie dagegen nur um 80 000 *M.* oder 1,7 %. Die Betriebskosten waren nie niedriger als im verflossenen Halbjahre. Obwohl die beförderte Personenzahl um mehr als 1 Million Köpfe grösser geworden ist, hat sich die zugkilometrische Leistung nicht vermehrt; die Besetzung der einzelnen Klassen hat zugenommen. Es wurden in der I. Klasse 140 000, in der II. Klasse 211 000, in der III. Klasse 716 000 Personen mehr befördert. Unter diesen Reisenden III. Klasse befinden sich 216 000 zu Arbeiterpreisen beförderte Personen. Die Zahl der von der Gesellschaft gefahrenen Arbeiterzüge geht über das Maass der gesetzlichen Vorschrift erheblich hinaus; sie deckt sich mit der Rechnung, die die Gesellschaft bei diesem Verkehr findet. An die Abschaffung der II. Klasse wird mit Rücksicht auf den Frauenverkehr nicht gedacht, der auf den Untergrundlinien besonders stark ist. Nach Anzahl und Einnahmen machen die Reisenden I. Klasse 6,5 und 13 %, die der II. 14,5 und 19,5 %, die der III. 78,87 und 62 % vom Ganzen aus; die II. Klasse hat also an dem Verkehr einen bedeutenden Antheil. Die Arbeiter betheiligen sich am Gesammtverkehr hinsichtlich der Kopfzahl mit 13 %, hinsichtlich der Einnahmen indess nur mit 5,29 %. Die Gesellschaft ist in der Lage, auf die erststelligen Antheilscheine jetzt 2,5 % gegen 1,5 % im letzten Halbjahre 1894 zu zahlen.

Die Lancashire, Derbyshire und Ostküstebahn

wird auch für das verflossene Halbjahr 3 % Zinsen auf das erhobene Kapital zahlen. Bisher ist noch kein Abschnitt der Linie eröffnet, aber der Bau macht gute Fortschritte.

Aus Russland.

Der Personentarif für den Vorortsverkehr auf den Staatsbahnen.

In Nr. 75 S. 682 Jahrg. 1895 d. Ztg. haben wir bereits mitgetheilt, dass nach den Russischen Zeitungen eine Ermässigung für den Nahverkehr beabsichtigt wird, die während des ganzen Jahres in Geltung bleibt und nicht nur während der Sommermonate in Kraft treten soll. Die Zweifel, die wir an diese Nachricht knüpfen, sind inzwischen beseitigt, denn in der am 7./19. Februar stattgehabten Sitzung des Tarifkomitees war letzteres mit diesem Projekt durchaus einverstanden und hielt es für geboten, bereits jetzt einige Tarifermässigungen zuzulassen bei Zurücklegung kleiner Strecken bis zu den Residenzen und mehr oder weniger grossen Städten.

Tarifermässigungen wurden, während der Sommersaison 1895, gewährt in Form von Retour- und Abonnementsbillets. Der Preis der Retourbillete war für alle Staatsbahnen mit einem Rabatt von 25 % festgesetzt worden. Die Abonnementsbillete hatten einen Rabatt von 40 % und waren für 20 Fahrkarten berechnet. Der Preis der Monats-, Saison- und Jahresbillete wurde, mit wenigen Ausnahmen, in folgender Weise berechnet: 1 Monatsbillet nach dem Werth von 20 Retourbilleten, 1 Saisonbillet nach dem Werth von 3½ Monatsbilleten und 1 Jahresbillet nach dem Werth von 6 Monatsbilleten, so dass für 1 Monatsbillet der Rabatt annähernd 44—61 % betrug, für 1 Saisonbillet 51—66 % und für ein Jahresbillet 72—81 %. Das Tarifkomitee fand, dass 1. die Preise der Jahres-, Saison- und Monatsbillete durchaus genügen und keine Aenderungen erfordern; 2. die Preise der Abonnementsbillete können ebenfalls unverändert bleiben, nur müssen sie nicht für 20, sondern für 10 Fahrten berechnet sein; 3. für Retourbillete braucht kein erheblicher Rabatt bewilligt zu werden, da diese Billete für den Passagier höchst bequem sind, daher

hielt das Komitee für geboten, für Retourbillete bei Entfernungen bis zu 50 Werst gar keinen Rabatt zu gewähren, und bei grösseren Entfernungen einen unbedeutenden Rabatt vom Preise des einmaligen Billets zuzulassen, und endlich, 4. in betreff des einmaligen Billets wurde für nothwendig erachtet, den Werth desselben zu 1 Kop. pro Passagier und Werst zu berechnen (anstatt 1,44 Kop. nach dem allgemeinen Tarif). Beschlossen wurde dann ferner, dass die oben erwähnten Tarifermässigungen während des ganzen Jahres da anzuwenden sind, wo im Laufe des Sommers 1895 Vorortstarife eingeführt waren, und ausserdem im Verkehr mit einigen anderen Städten, vornehmlich Gouvernementsstädten oder solchen, die hervorragende Handels- und Industriepunkte sind. Diese Entscheidung des Tarifkomitees führt eine bedeutende Ermässigung der Passagiertarife auf sämmtlichen Staatsbahnen ein.

Was ist nun aber bewegend gewesen, diese ziemlich weitgehenden Ermässigungen auf das ganze Jahr auszudehnen, während sie zunächst dafür bestimmt waren, den Städtern eine billigere Erreichung eines gesunden Sommeraufenthaltes in der Nähe der grossen Städte zu ermöglichen? Wie es scheint, die gegen alles Erwarten der maassgebenden Faktoren günstigen, jetzt wenigstens annähernd festgestellten Resultate aus dem Personenverkehr im Jahre 1895. Wie wir schon in unserer Nr. 16 S. 147 d. Ztg. mitgetheilt haben, ist der Personenverkehr und namentlich die Einnahme aus demselben um etwa 8 Millionen Rubel gestiegen, während man auf eine ebenso grosse Mindereinnahme glaubte rechnen zu müssen. Das spricht offenbar für das System. Einen Theil der Mehreinnahme lieferte der im Sommer 1895 auf sämmtlichen Staatsbahnen für den Verkehr mit den bedeutenderen Städten gegen ermässigte Zahlungen, für Jahres-, Saison-, Monats-, Abonnements-, Retour- und, in einigen Fällen, für einmalige Billete eingeführte Personentarif, und zwar ergaben die vom Eisenbahndepartement eingezogenen statistischen Angaben über das Resultat der ermässigten Vorortstarife während des Sommers 1895 sich als ausserordentlich günstig; es wurden nämlich nach diesen Tarifen 996 000 Passagiere mehr als im Sommer 1894 befördert, und der Erlös der Staatsbahnen von diesen Passagieren hatte sich um 282 000 R. gesteigert.

Die Durchsicht der für Holzmaterialien und Holz bestehenden Eisenbahntarife.

Da die gegenwärtig für Holzmaterialien und Holz bestehenden Eisenbahntarife durchaus der Regulirung und Vereinfachung bedürfen, ist beim Eisenbahndepartement eine Kommission eingesetzt worden, die sich mit der Durchsicht genannter Tarife befassen wird. Die erste Sitzung dieser Kommission fand, der „Torg.-Prom. Gas." zufolge, am 10. Februar statt. Bei der hervorragenden Bedeutung, die das Holzgeschäft in Russland hat, ist die vorzunehmende Durchsicht der Tarife von grosser Wichtigkeit. Nach offiziellen statistischen Daten für das Jahr 1893 gestaltete sich der Transport von Holz und verschiedenen Holzmaterialien in folgender Weise: mit den Eisenbahnen wurden befördert: Holz 143 275 Tausend Pud, Baumaterialien aus Holz 144 930 Tausend Pud, Eisenbahnschwellen 10 909 Tausend Pud, Nutzholz 8 720 Tausend Pud und Klötzchen 3 429 Tausend Pud; demnach wurden insgesammt an Holzmaterialien befördert 167 989 Tausend Pud, woraus den Eisenbahnen eine Einnahme von 7 909 000 R. erwuchs; zusammen mit Brennholz wurden 311 264 Tausend Pud befördert, so dass die Gesammteinnahme der Eisenbahnen sich auf 11 260 000 R. belief. Aus der Statistik für das Jahr 1893 geht auch hervor, wie sich der Transport von Holz und Holzmaterialien nach den Entfernungen vertheilt:

Entfernung Werst	Befördert: Brennholz Tausend Pud	Befördert: Holzmaterialien Tausend Pud
von 1 bis 100	71 219	50 253
„ 101 „ 200	24 297	21 492
„ 201 „ 300	18 923	25 366
„ 301 „ 400	9 340	7 180
„ 401 „ 500	7 584	5 013
„ 501 „ 600	310	2 658
„ 601 „ 700	84	2 729
„ 701 „ 800	102	499
über 800	0	911

Diese Zahlen zeigen deutlich, wie waldarm weite Strecken des Russischen Reiches sein müssen, denn anders lässt es sich nicht erklären, dass Brennholz bis auf Entfernung von 800 Werst noch den theueren Eisenbahntransport zu tragen vermag.

Nordamerikanische Eisbrech-Dampffähren.

Nirgendwo ist die Anwendung von Eisenbahnfähren so entwickelt, wie in Nordamerika. Die Zahl der Fähren, die Abmessungen derselben, und die Länge der Fährstrecken finden ihresgleichen in keinem Lande. Sie dienen sowohl dem Güter-, als dem Personenverkehr. Vorwiegend für Güterbeförderung sind die Eisenbahnfähren zwischen New-York und New-Jersey City über den North Hudsonriver bestimmt. Sowohl Bahnwagen für Güter-, als solche für Personenbeförderung nehmen die zahlreichen Fähren auf dem Michigansee auf. Unter denselben sind besonders zu erwähnen: 2 viergeleisige Bahnfähren zwischen Frankfort und Menominee 150 km Fährstrecke; mehrere Dampffähren auf der 135 km langen Strecke Grand Haven-Milwaukee. Sodann die Fähre über die 13 km breite Meerenge Mackinac zwischen dem Michigan- und Huronsee von Mackinac City nach St. Ignace, auf die wir noch zurückkommen; in Detroit am Detroitfluss mehrere 2 geleisige Bahnfähren; endlich auf dem Eriesee zwischen Port Dover und Conneaut 2 viergeleisige in Ausführung begriffene Bahnfähren für eine 105 km lange Strecke.

Auf der Mackinacfähre hatte man mit besonderen Schwierigkeiten wegen der Eisbeseitigung zu kämpfen, da Kerneis bis zu 70 cm Stärke vorkam und häufig durch eine vom Wind veranlasste starke Strömung grosse Massen Packeis zusammengetrieben wurden. Nach einem Berichte des der Kaiserlich Deutschen Botschaft in Washington zugetheilten Wasserbauinspektor Hoeck war dort 1881 eine Schraubenfähre eingerichtet, welche einen flachen Bug hatte, um auf das Eis aufzufahren und dasselbe niederzubrechen. Diese war den Anforderungen nicht gewachsen; zeitweise war sie mehrere Tage unterwegs. Eine Hauptschwierigkeit lag darin, dass sie beim Auslaufen, während sie rückwärts drückte, grosse Massen Packeis am Heck vor sich aufthürmte. 1888 baute nun der Oberingenieur Frank Kirby der Trockendockgesellschaft in Detroit einen neuen Fährdampfer „St. Ignace", und zwar nach Muster der Schleppdampfer in Glasgow und Malmö, sowie der Fährdampfer in Liverpool mit Bug- und Heckschraube ausgestattet, aber abweichend von jenen mit getrennter Maschinenanlage für jede Schraube. Dies befähigt den Dampfer, je nach Bedarf mit der Bugschraube die Heckschraube zu forcirter Fahrt gegen Kerneis zu unterstützen, oder aber, wenn sich dann Packeis vor dem Bug sammelte, die Bugschraube entgegengesetzt der Heckschraube, aber weniger stark arbeiten zu lassen und dadurch das Packeis unter den Bug zu saugen, um es dann seitwärts fortzutreiben. Der Erfolg war durchschlagend und führte 1893 zur Erbauung eines ebenso eingerichteten, aber grösseren Eisbrechfährdampfers „St. Marie", dem nunmehr der „St. Ignace" als Reserve dient.

Die „St. Marie" hat 1 357 Registertonnen Raumgehalt, 12 m Länge, 15,7 m Breite und bis zum Deck 7,3 m Höhe; bei 5 m Tiefgang 3 150 cbm Wasserverdrängung. Der Kiel ist wegen des besseren Abströmens des Eises ziemlich scharf gebaut.

Die drei Deckgeleise fassen gleichzeitig entweder 18 gewöhnliche Güterwagen oder 2 Personenwagen, 1 Gepäck-, 1 Post- und 12 lange Güterwagen, die bei stürmischem Wetter durch geneigte Zugstangen und Ketten gegen das Deck abgestützt werden, obgleich die Geleise um- und überbaut sind.

Ueber dem Geleisdeck befinden sich die Mannschaftsräume, darunter nebst 2 Wasserballastbehältern die Maschinen und Kessel, deren 4 Schornsteine als schmale Schächte zwischen den Geleisen über das Deck hinausgeführt sind. Die Bugschraube hat einen etwas kleineren Flügeldurchmesser als die Heckschraube. Zwischen jeder der beiden Schraubenwellen und der zugehörigen Maschine ist eine Wellenkuppelung eingeschaltet, deren Bolzen mit Hartgummi umfüttert sind, zur Milderung der Stösse der Schraubenflügel gegen die Eisschollen. Nachdem die Schiffe bei der Abfahrt erst rückwärts gegangen sind, drehen sie und brechen dann mit dem Bug das Kerneis, während etwaiges Packeis vor dem Bug von der Bugschraube, wie oben beschrieben, beseitigt wird. Sammelt sich schon beim Auslaufen vor dem Heck Packeis an, so wird nur mit der Bugschraube vorgetrieben und mit der weniger stark arbeitenden Heckschraube das Packeis untergesaugt. Die Bugschraube wird in der eisfreien Jahreszeit von ihrer Welle losgekuppelt. Die 13 km lange Strecke wird jetzt, wenn sie eisfrei ist, in $^1/_2$ Stunde, bei Eisgang, unter forcirter Fahrt mit beiden Maschinen, in 1 Stunde durchfahren.

Nach dieser Fähre sind grössere Fähren für Frankfort-Menominee gebaut worden, für Port Dover im Bau begriffen. Auch für eine Fähre über den Baikalsee im Zuge der Transsibirischen Bahn soll die „St. Marie" als Vorbild dienen.

Die Schiffskörper aller dieser Fährdampfer bestehen aus starken Hölzern und sind nur im Bug in der Wasserlinie mit 5 mm starkem Blech beschlagen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen

In der Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau vom 24. Februar d. J., betreffend den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, — Nr. 19 der Vereinszeitung, Inseraten-Nr. 424 — muss es in der 5 Zeile von oben heissen: „von Hammer und Ratibor" und nicht von Hannover und Ratibor. (452)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der zwischen den Stationen Konitz und Schlochau der Bahnstrecke Konitz-Neustettin belegene Personenhaltepunkt Niesewanz erhält vom 1. Mai d. J. ab die Benennung „Dt. Briesen."

Danzig, den 5. März 1896. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. erhalten die besonderen Bestimmungen unter B. 2. d. (Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewicht als 10 000 kg) und unter B. 3. (Bedeckung der Güter) im Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und des Deutsch-Belgischen Gütertarifs die nachstehende neue Fassung:

Tarifbestimmung unter B. 2. d.

„Im Verkehre von den **Belgischen Hafenstationen** werden Sendungen **roher Wolle**, welche auf achträdrige Wagen oder auf Wagen von 20 000 kg Tragfähigkeit verladen sind, ohne Umladung an der Grenze zur direkten Abfertigung nach den bestehenden Tarifen zugelassen. Dagegen werden dergleichen Wagen, welche mit **gewaschener Wolle** und **Wollabfällen** von den Hafen- oder Binnenstationen Belgiens oder mit **roher Wolle** von Belgischen Binnenstationen auf den Deutschen Grenzstationen zur Weiterbeförderung nach Deutschen Stationen eintreffen, auf den Grenzstationen in Deutsche Wagen von gewöhnlichem Umfange umgeladen und mit neuer Kartirung nach der Bestimmungsstation weiterbefördert."

Tarifbestimmung unter B. 3.

„Bei Verladung von Wolle und Wollabfällen auf offene Wagen wird für die zur Bedeckung derselben benutzten Decken, sofern solche eisenbahnseitig hergeliehen werden, die tarifmässige Deckenmiethe für die gesammte Beförderungsstrecke, jedoch ohne Rücksicht auf die Anzahl der für einen Wagen thatsächlich verwendeten Decken nur für eine Decke erhoben."

Die Tarifbestimmung unter B. 2. d. erhält im Deutsch-Belgischen Gütertarife folgende Anmerkung: „Obige Bestimmung, betreffend Wolle und Wollabfälle, findet im Verkehre mit den Stationen Lichtenfels und Meiningen keine Anwendung."

Köln, den 3. März 1896. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf der schmalspurigen Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg werden vom 15. März 1896 ab an lebenden Thieren nur einzelne Stück Kleinvieh zur Beförderung zugelassen.

Strassburg, den 3. März 1896. (455)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit finden für über Belgische Seehäfen und Terneuzen zu Schiff eingegangene Sendungen Hafer bei Beförderung von den Seehafenstationen (ausgenommen Antwerpen und Loewen der Grossen Belgischen Centralbahn) nach Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die um 1 Frcs. für die Tonne ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide) im Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarif Heft 6a vom 1. Dezember 1891 Anwendung.

Karlsruhe, den 3. März 1896. (456)
Generaldirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 10. d. Mts. erscheint zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. März 1894 der Nachtrag I, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen ermässigte Frachtsätze für Rindvieh, Maulthiere, Esel und Fohlen in Ladungen enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 5. März 1896. (457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Linksrheinisch-Hessischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 15. März d. J. ab kommen im Verkehre zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln und den Stationen der Strecken Urbach-Ehrenbreitstein, Troisdorf-Wetzlar und Seitenlinien des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Braunkohlen etc. sowie Torf zur Einführung.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 4. März 1896. (458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. März d. J. treten im Verkehr von Wieblingen, Station der Main-Neckarbahn, nach den Stationen Anklam, Greifswald, Wolgast, Stralsund und Stargard in Pommern direkte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I (ausschliesslich Maschinen) und II in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und deren Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 3. März 1896. (459J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M. usw. Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit sofortiger Gültigkeit wird die am 1. Dezember 1895 für den vollständigen Güterdienst eröffnete Bayerische Station Hörbering in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen. Die Frachtsätze werden durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Neumarkt a. d. Rott gebildet.

Der Ausnahmetarif Nr. 2 (Holz) wird dadurch gebildet, dass an die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze der Station Neumarkt a. d. R. in Abth. a 0,02 *M.* und in Abth. b 0,01 *M.* pro 100 kg angestossen wird.

München, im März 1896. (460)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 15. März d. J. werden die Stationen Aschendorf und Kellerberg des Direktionsbezirks Münster für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 7. März 1896. (461)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden die Entfernungen zwischen
a) Tambach und Walldorf a. d. W. von 40 km auf 90 km,
b) Friedrichswerth und Knau von 146 km auf 156 km,
c) Schmalkalden und Ziegenrück von 127 km auf 177 km
berichtigt.

Magdeburg, den 4. März 1896 (462)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die diesseitige Station Weferlingen wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen für den Verkehr nach sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen und den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 5. März 1896. (463)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Zwischen der Station Winnweiler der Pfälzischen Bahnen und unseren Stationen Armsheim, Wörrstadt und Worms sind Ausnahmefrachtsätze für Steinschlag (Strassendeckmaterial) zur Einführung gekommen. Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Dienststellen, sowie unser Tarifbüreau.

Mainz, den 6. März 1896. (464)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1. Die im Oldenburg-Nordwestdeutschen und Hessischen Gütertarif vom 15 Februar 1896 für Gemünden enthaltenen Tarifkilometer kommen mit Gültigkeit vom 15. v. Mts. auch für die gleichnamige Bayerische Station im Hannover-Bayerischen Verkehre zur Anwendung, insoweit im Nachtrag 6 zu Heft 1 des Hannover-Bayerischen Gütertarifs Entfernungen vorgesehen sind.

Im Ortsverkehr der Bayerischen Station Gemünden haben, wie seither, nur die Entfernungen für Neuschanz und Weener Gültigkeit.

Hannover, den 7. März 1896. (465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. tritt im vorbezeichneten Verkehre für die Beförderung von „gebrannten Steinen" zwischen den Stationen Cottbus und Hähnichen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,24 *M.* für 100 kg in Kraft.

Nähere Auskunft über die Anwendungsbedingungen ertheilen die Güterabfertigungsstellen der genannten Stationen.

Halle a./Saale, den 4. März 1896. (466J)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Güterverkehr Fortsetzung S. IV.)

Nr. 5. Jahrgang 1896. Berlin, am 11. März 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A E	978	1	Stück	1. Petroleumfass	—	1	Neuberun	K. E.-D. Kattowitz	
2	A M	14	12	„	eis. Scheeren	?	2	Wabern	K. E.-D. Cassel	
3	B	—	3	„	Ofenthürchen	3	3	Wiesloch	Badische Stsb.	Wiesloch bezettelt.
4	B P	4962	1	Kiste	leere Weinflaschen	33	4	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
5	B R	3574	1	„	12 Flaschen Wein	24	5	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
6	B W	9779	1	Blechflasche*)	?	20	6	Cham	Bayerische Stsb.	*) im Geflecht.
7	C C	1022	1	Kiste	leer	38	7	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
8	C W C	27040	1	„	Werkzeug	93	8	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
9	C W K	1002	6	Stück	eis. Scheeren	?	9	Wabern	K. E.-D. Cassel	
10	D	78	1	Kiste	Betten u. Bilder	30	10	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
11	E J C	356	1	„	kleine runde Holzschachteln	111	11	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	E S	15	1	Bund	Bettsäcke	5	12	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
13	F E S	7	1	Korb	Eisenwaaren	75	13	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
14	F S	613	1	Kiste	Messingwaaren	—	14	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
15	G B / E R	L 81-+- 1890 / 320	2	Fässer	leer	22,12	15	Basel	Badische Stsb.	
16	G H	—	2	Pack	8 Kisten Fische	25	16	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
17	G P	—	1	„	5 leere Körbe	15	17	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
18	G S	6011	1	Ballen	gefüllt	79	18	Wesserling	Elsass-Lothring.	
19	G T	12	1	Kiste	Kleider, Wäsche, Spielsachen für Kinder, Backwaare u. 15 Cigarren	34,5	19	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
20	G W W F C	439	1	„	?	62	20	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
21	H	2753	1	Ballen	Gewebe	46	21	Strassburg	Elsass-Lothring.	
22	H	1258	1	—	Achse mit Kammrad	145	22	Duisburg	K. E.-D. Essen	
23	H	318	1	Kiste	ges. Därme	21	23	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	verkauft.
24	J	110	1	Sack	Zwetschgen	67	24	Strassburg	Elsass-Lothring.	
25	J H	188	1	Stange	Eisen	63	25	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
26	J S	5261	1	Kiste	leere Flaschenhülsen	15	26	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
27	K	141	1	„	Gummiwaaren	24	27	Wesel	K. E.-D. Münster	
28	K 6	—	12	Stück	eis. Scheeren	?	28	Wabern	K. E.-D. Cassel	
29	L	31003 / 27	5	—	Eisenplatten	270	29	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
30	M	33211	1	Kiste	2 ☐ Blechbüchsen Honig	67	30	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
31	M N A G	9076	1	„	Emballage	67	31	Strassburg	Elsass-Lothring.	
32	N	160	1	Kübel	leer	12,5	32	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	bezettelt: VelpeHagen.
33	N B	—	3	Stück	Kaminbüchsen	6	33	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
34	P D I	1434 ?	1	—	eis. Platte, 1,7 m lang 0,72 m breit	57	34	Diepholz	K. E.-D. Münster	
35	P K W	186	1	Ballen	?	98	35	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
36	R K	86	1	„	Hasenfelle	17	36	BreslauOderth. B.	K. E.-D. Breslau	
37	S	—	1	Kolli	gusseis. Ofenklappen	2	37	Bühl	Badische Stsb.	
38	S	23	10	Tafeln	verzinktes Eisenblech	92	38	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
39	S	0,5	2	Pack	Gipssäcke	45	39	Duisburg	K. E.-D. Essen	
40	S & C	2234	1	Kiste	leer	103	40	Köln-Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
41	S M E	519	1	—	Eisenplatte	40	41	Langendreer B.M.	K. E.-D. Essen	
42	St	—	1	Bund	Schweissstahl	25	42	Waldsee	Württemberg. Stsb.	
43	T K	145	1	Kollo	Eisen	2,5	43	Cleve	K. E.-D. Köln	
44	W	12	1	Kiste	leer	14	44	München C. B.	Bayerische Stsb.	
45	W (undeutlich)	—	1	Stange	T-Eisen	20	45	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
46	W S	3646	1	—	Cylindersäge	290	46	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
47	J. A. Eichler	—	1	Pack	Säcke	32	47	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Melsungen bezettelt.
48	K. E. D. Cassel	—	1	—	Wagendecke	—	48	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
49	A R Metz	5116	1	Ballen	Leder	7	49	Metz	Elsass-Lothring.	
50	× × × roth Mülheim	—	1	—	Privatdecke	—	50	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
51	Louis Runge Berlin	—	1	Blechflasche	leer	2	51	Minden	K. E.-D. Hannover	
52	Salomon z. Domon Mannheim	—	1	Bund	leere Säcke	42	52	Mannheim	Badische Stsb.	
53	Schaffhausen L 118 ✢ 1894	—	1	Fass	leer	30	53	Basel	"	
54	Schaffhausen L 21½ 1882	—	1	"	leer	8	54	"	"	
55	J. Steiner & Söhne Mannheim	—	1	Bund	leere Säcke	33	55	Mannheim	"	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
56	Nr.	1	1	—	Wäscheständer	10	56	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
57	roth	1	1	—	Stange Quadrateisen, Durchm. 2,5 cm, Länge 4 m	21	57	Neu-Ruppin	Paulinenaue-N.-Rpp.	Gut lagert etwa 14 Tage.
58	weiss	I	3	Kolli	Flacheisen	85	58	Duisburg	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	roth	—	1	Pack	Eisen	17	59	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
60	gelb	—	1	Stück	eis. Pflugsohle	1	60	Neisse	"	
61	Aichzeichen	21/63	1	Fass	leer	11,5	61	Freiburg	Badische Stsb.	
62	H.K.&Co. (im Dreieck)	867	1	Kiste	leer	32	62	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
63	GC (im Stern)	3198	1	"	leer	12	63	"	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
64	—	—	2	—	Aufsatzbretter	—	64	Wanne	K. E.-D. Essen	
65	—	—	1	Bund	neue Besen (Strauch-)	7	65	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
66	—	—	1	—	verzinktes Bleirohr*)	—	66	Röderau	K. E.-D. Halle a/S.	*) 5 m lg.
67	—	—	4	—	kief. Bretter 6 m lg. 3 cm stark	—	67	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
			8	—	kief. Bretter 5 m lg. 3 cm stark					
			2	—	kief. Bretter 9 m lg. 3 cm stark					
68	—	—	21	Stck.	versch. Bretter	—	68	Merzdorf	K. E.-D. Breslau	auf d. Strecke Merzdorf-Jannowitz gef.
69	—	—	12	"	Bretter	—	69	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	
70	—	—	1	Kiste	Butter	28	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	—	Dexel**)	2,5	71	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	**) kl. eis. Hacke.
72	—	—	3	Kolli	Eisen	4	72	Gemünden	Bayerische Stsb.	
73	—	—	1	—	Stange Eisen	20	73	Colmar	Elsass-Lothring.	
74	—	—	5	Ringe	verzinnter Eisendraht	130	74	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	
75	—	—	1	—	Eisenplatte	25,5	75	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
76	—	—	1	—	Eisenstange mit Vorhängeschloss	—	76	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
77	—	—	1	Kollo	Eisenwaaren	35	77	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
78	—	—	1	—	Fahrradsattel	0,5	78	Westend	K. E.-D. Berlin	
79	—	—	2	Fässer	leer	167	79	Strassburg	Elsass-Lothring.	
80	—	—	1	—	Flacheisen	34	80	Emden	K. E.-D. Münster	
81	—	—	2	—	hölz. alte braune Füsse in Papier	1	81	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
82	—	—	2	—	Geflügelkäfige	30	82	Neckarau	Badische Stsb.	
83	—	—	1	Korb	alte unbrauchb. Geräthschaften	20	83	Heidelberg	"	
84	—	—	1	Pack	Gusstheile	3,5	84	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
85	—	—	1	Beutel	eis. Haken	6	85	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
86	—	—	2	Pack	eis. Hebel	10	86	Liegnitz	„	
87	—	—	1 1	— —	Herzstück Unterlagstück	—	87	Kükelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	1	Kiste	leer	11	88	Herne	K. E.-D. Essen	
89	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche	9,5	89	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
90	—	—	1	„	Kohlen	43	90	München C. B.	Bayerische Stsb.	
91	—	—	3	lose	Kohlenschipppen	1	91	Wesel	K. E.-D. Münster	
92	—	—	28	—	eis. Laschen	—	92	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
93	—	—	1	Ballen	Leder	?	93	Hagenau	Elsass-Lothring.	
94	—	—	10	—	Marktkörbe	16	94	Werden	K. E.-D. Essen	
95	—	—	1	Pack	Möbelgurte	1,5	95	Karlsruhe	Badische Stsb.	
96	—	—	1	Sack	Mohrrüben	30	96	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
97	—	—	1	Bund	Ofenkränze	15	97	Strassburg	Elsass-Lothring.	
98	—	—	1	—	Pack in gestreift. Leinw.	8	98	Thorn	K. E.-D. Bromberg	*)
99	—	—	1	—	Plättbrett	6	99	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
100	—	—	1	—	Privatdecke	—	100	Langendreer B. M.	K. E.-D. Essen	
101	—	—	1	—	Privatdecke	—	101	Wanne	„	
102	—	—	1	Kollo	Radsatz	—	102	Dortmund K. M.	„	
103	—	—	1	Sack	Raffinade	98,5	103	Marxgrün-St.	Bayerische Stsb.	
104	—	—	1	Ballen	Rohr	7	104	Strassburg	Elsass-Lothring.	
105	—	—	2	Bund	Rohrgeflecht	20	105	Dülmen Staatsb.	K. E.-D. Münster	
106	—	—	1	—	Roststab	10	106	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
107	—	—	2	Bund	Rundeisen	75	107	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
108	—	—	1	Sack	leere Säcke und alter Wergabfall	29	108	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	1	„	Säcke	12	109	Strassburg	Elsass-Lothring.	
110	—	—	1	Pack	Schrauben	2	110	Breslau Odert. B.	K. E.-D. Breslau	
111	—	—	1	—	eis. Schöpfer	3	111	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
112	—	—	1	—	eis. Spannhebel	6	112	Ruhrort Rh.	„	
113	—	—	2	Stück	Taue	—	113	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	25 m lang.
114	—	—	1	—	Tragfeder	—	114	Wanne	K. E.-D. Essen	
115	—	—	1	Verschlag	für Vieh	—	115	B.-Borbeck	„	
116	—	—	1	—	eis. Waschständer	2	116	Soltau	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	—	Wasserwaage	1	117	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
118	—	—	1	—	eis. Welle	—	118	Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
119	—	—	1	—	eis. Welle	27	119	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
120	—	—	1	Stck.	Winkeleisen	200	120	St. Andreasberg	K. E.-D. Cassel	
121	—	—	1	Sack	Zwiebeln	50	121	Regensburg	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	G K	7	1	viereck. Schliesskorb	Kleider	32	1	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mühlhausen i. Th.
2	H G	46, 26	2	Bund	Paddigrohr, 5 m lg.	50	2	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
3	M M S	299	1	Kiste	Blechwaaren	49,5	3	Pössneck S. B.	„	
4	S & H	—	1	Bierfass	leer	16	4	Weissenfels	„	
5	W K	298	1	Ballen	Zwirn	24	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
6	W S C	75	1	Essigfass	leer, 50 l	10	6	Frkfrt. a/M. H. L. B.	„	
7	Coburg	3168	1	Bierfass	leer	35	7	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
8	Roda P P P	950	1	„	leer	25	8	„	„	
9	Städtische Brauerei Derstadt	2506	1	„	leer	18	9	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Fabrikzeichen Hoppe u. Homann, Minden i/W.
10	Strich weiss	—	1	Bund	Hufeisen	13,5	10	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
11	△ 78	216	1	Fass	leer	26	11	Pössneck St. B.	„	
	S	9814	1	„	leer	8				
12	—	—	1	Bund	4 St. Eisenrohr	28	12	Aschaffenburg H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Frankfurt a/M.
13	—	—	6	—	Eisenröhren, 5 = 4,90 m, 1 = 3,80 m lg.	—	13	Hanau	„	
14	—	—	1	Stange	Flacheisen	14	14	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
15	—	—	3	—	Ofenringe	1,5	15	Bingen	Hessische Ludwigsb.	

*) Inhalt: 1 Paar neue und 1 Paar alte Frauenschuhe, 3 Paar Hausschuhe, 2 Kleider, 1 Kragen, 2 Paar Unterhosen, 4 Paar Strümpfe, 3 Schürzen, 1 Taschentuch, 1 Hemd, 1 Unterjacke und 1 gelbe Taille.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. werden die nachstehenden Stationen der Französischen Nordbahn mit den angegebenen Uebergängen und Entfernungen in das Tarifheft 1 a vom Theil II des Französisch-Deutschen Gütertarifs (über Belgien) vom 1. Januar 1895, und zwar sowohl in die Abtheilung A, als auch in die Abtheilung B des Verzeichnisses der Stationen der Französischen Nordbahn (Seite 6 ff. und Seite 14 ff. des Tarifhefts 1 a) aufgenommen:

	Uebergang	km
Hasnon . . .	Blanc-Misseron	27
Havelny . . .	id.	28
Lomme . . .	Tourcoing	19
St. André . .	id.	16

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Tarifentfernung für die Station Comines (France) auf Seite 8 und 16 des Tarifhefts 1 a von 26 km auf 27 km erhöht.

Köln, den 6. März 1896. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit sofortiger Gültigkeit wird die am 1. Dezember 1895 für den vollständigen Güterdienst eröffnete Bayerische Station Hörbering in den Württembergisch-Bayerischen Gütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze werden durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen für Neumarkt a. d. Rott gebildet.

Der Ausnahmetarif Nr. 2 Abtheilung C wird folgendermaassen ergänzt:

Nach Heilbronn transit von	Mark für 100 kg
Hörbering	1,11
Massing	1,12
Eggenfelden	1,15
Pfarrkirchen	1,19

München, im März 1896. (468)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mittelst Nachtrag I (gültig vom 15. März d. J.) zu Heft 5 des Theils II a wird die Station Heide-Gersdorf in den Verbandstarif einbezogen. Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 2. März 1896. (469)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 3 (Verkehr mit Bayern) tritt am 1. April der Nachtrag I in Kraft. Exemplare desselben sind von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Strassburg, den 4. März 1896. (470)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Reexpeditionsbegünstigung für im Freilager der Galizischen Handels-Aktiengesellschaft in Stanislau eingelagerte Spiritussendungen. Vom 15. März l. J. an bis auf Widerruf wird in der Station Stanislau die Reexpedition von Spiritus, welcher in Reservoir-(Cisternen-)Wagen von den in dem Ausnahmetarif X des Tarifes, Theil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1893, bezw. von den in dem Ausnahmetarif XIV des Tarifes, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1894, enthaltenen Stationen der Linien Stanislau-Husiatyn und Stanislau-Suczawa unter der Adresse des Freilagers der Galizischen Handels-Aktiengesellschaft in Stanislau per Bahn anlangt, daselbst in dem genannten Freilager unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort in Reservoir-(Cisternen-)Wagen nach einer der in den beiden genannten Ausnahmetarifen aufgenommenen oder darüber hinaus gelegenen Stationen westlich von Krakau weiterbefördert wird, gestattet.

Im übrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und Frachtausgleichung die vom 1. Februar 1889 gültigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der Oesterr.-Ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden,“ sowie die in den beiden vorgenannten Ausnahmetarifen enthaltenen weiteren Bestimmungen maassgebend.

Wien, am 3. März 1896. (471)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Getreide etc. nach Schalding. Mit Gültigkeit vom 1. März 1896 bis zur Einführung im Tarifwege tritt in dem vom 1. Februar 1895 gültigen Ausnahmetarife für Getreide etc. im rubrizirten Verkehre für die Station Schalding der Königl. Bayerischen Staatsbahnen in der Schnitttafel II des genannten Tarifes in der Rubrik „a) Getreide etc.“ der Schnittfrachtsatz von 215 ₰ für 100 kg in Kraft.

Wien, am 4. März 1896 (472)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Die laut besonderer Kundmachung mit 1. März 1896 für nachstehende Artikel rücksichtlich der Relationen Schimitz und Brünn (K. F. N. B. und St. E. G.)-Warnemünde eingeführten Frachtsätze erfahren mit Gültigkeit vom 20. April 1896 folgende Abänderung:

Der Frachtsatz für Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 E wird von 284 ₰ auf 297 ₰ pro 100 kg; und der Frachtsatz für Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See etc. des Ausnahmetarifes Nr. 18 E von 254 ₰ auf 265 ₰ pro 100 kg abgeändert.

Wien, am 6. März 1896. (473)
Priv. Oesterr. Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Erdwachs, roh, unverpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Mai 1896, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Boryslaw	245 ₰
„ Drohobycz . . .	243 „
„ Stanislau	263 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Boryslaw	240 ₰
„ Drohobycz . . .	238 „
„ Stanislau	258 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Boryslaw	274 ₰
„ Drohobycz . . .	272 „
„ Stanislau	292 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9.5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 8. März 1896. (474)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn Grand Central Belge. Die Verwaltung hat einen 6. Nachtrag ausgegeben zu ihrem allgemeinen Tarife (Theil II) für die Beförderung von Gütern usw. von den Niederländischen resp. Deutschen Stationen der Grand Central Belge Eisenbahn nach den Niederländischen resp. Deutschen Stationen der Grand Central Belge Eisenbahn.

Brüssel, den 4. März 1896. (475)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. gelangt an die Stelle des bisherigen Tarifs für den Personenverkehr im Westdeutschen Verbande, welcher die vereinbarte Bezeichnung:

„Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband“

erhalten hat, ein neuer Tarif zur Einführung.

In denselben sind grösstentheils die bisherigen Tarifsätze wieder eingestellt. Nur für einzelne Verbindungen treten infolge Einbeziehung neuer Bahnwege usw. und dadurch erforderlich gewordener Umrechnungen geringe Preisänderungen ein.

Ausserdem werden einige ungangbare Fahrkarten mit Herausgabe des Tarifs eingezogen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau in Hannover und später auch bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 10. März 1896. (476)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 22. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. März 1896.

Inhalt:

Die Reform des Ungarischen Zonentarifs.
Die Prüfung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen der Preuss. Staatseisenbahnen.
Vereinsmittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Verfassungsmässigkeit u. die Kompetenz des Oesterr. Eisenbahnministeriums.
Prioritätenumwandlung d. Prag-Duxer Bahn.
Verhandlungen des Oesterreich. Eisenbahnausschusses.
Bewilligungen zur Bildung von Eisenb.-Aktiengesellschaften.
Das Eisenbahnbudget d. Ungar. Handelsministeriums pro 1896.
Eisenb. Alvincz - Hermannstadt-Rothenthurmpass - Ungarische Landesgrenze.
Eröffnung von Haltestellen.
Aenderungen von Stationsbenennungen.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten.
Drahtseilbahn Marzili-Bern.
Eisenbahnprojekt Oensingen-Balsthal.
Jungfraubahn.
Aus den Niederlanden:
Niederländ. Staatseisenbahnen.
Eisenb. Sittard-Herzogenrath.
Aus Russland:
Erweiterung des Unternehmens der Südostbahnen-Gesellschaft.
Ekatherinenbahn sowie Fusionirung zweier Bahnen.
Zweigbahn Kalatsch-Sloboda.
Moskau-Kasan: Bahnprojekte.
Nördlichste Eisenbahn Europas.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Deutsches Togogebiet.
Englisches Nyassagebiet.
Oranje-Freistaat.
Kapland.
Südafrikanische Republik.
Britisch-Südafrika.
Urtheile des Reichsgerichts.
Bücherschau:
Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
6. Offene Stellen.
7. Vermischte Bekanntmachung.

Die Reform des Ungarischen Zonentarifs.

Von J. Szekula. Budapest, März 1896.

Am 1. d. Mts. ist auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen und auf dem Ungarischen Netze der Kaschau-Oderberger Bahn die in dieser Zeitung unlängst erwähnte einschneidende Reform des sogenannten Baross'schen Zonentarifs eingeführt worden. Schreiber dieser Zeilen, der die Nothwendigkeit dieser Reform in Ungarischen Blättern schon im Jahre 1892 wiederholt nachgewiesen und dafür seitens der orthodoxen Anhänger des Zonentarifs scharfe Anfechtungen erfahren hat, die u. a. auch eine langwierige Zeitungspolemik mit dem Redakteur des Ungarischen Amtsfachblattes hervorriefen, vertrat damals und vertritt auch jetzt noch, im Gegensatz zu anderen das Zonensystem als solches überhaupt verwerfenden Fachmeinungen, die Ansicht, dass dieses System zur Konstruktion eines richtigen Tarifs ebenso geeignet ist, wie jede andere Tarifform. Die Richtigkeit des Tarifs hängt, seiner Ansicht nach, nicht von dem äusseren Rahmen, sondern von dem inneren Werthe desselben ab und man kann daher auch auf Grund des sogenannten Zonensystems einen guten Tarif konstruiren, vorausgesetzt, dass die gewählte Basis eine richtige ist.

Im übrigen ist ja bekanntlich der Baross'sche Zonentarif bis auf 2 Abweichungen, beziehungsweise heute schon bis auf eine Abweichung eigentlich auch nur ein Distanztarif, denn der Umstand, dass die Tarifsätze nicht auf Meilen-, Kilometer- oder Myriameter-Einheiten, wie in den früheren Tarifen aufgebaut sind, sondern in Staffeln von je 25 statt in solchen von 1, 7½ oder 10 km, ist nur eine, die Vereinfachung des Systems allerdings wesentlich erhöhende, aber endlich doch nur formale äussere Einrichtung des Tarifs. Eine wesentliche Abweichung von der normalen Europäischen Tarifkonstruktion zeigt der Tarif nur in den vorhin erwähnten 2 Punkten, beim Nachbarverkehr und bei der 14. Zone. Die eine Anomalie hört nunmehr auf zu existiren, die Beseitigung der anderen kann, meiner unmaassgeblichen Ansicht nach, gleichfalls nur die Frage kurzer Zeit sein. Der Nachbarverkehr, der bisher auf den Zufälligkeiten der vielfach variirenden Lage der Haltestellen und Stationen zu einander aufgebaut war, wird nämlich ab 1. d. Mts. gleichfalls nach dem allein verlässlichen und gerechten Distanzsystem geregelt. Als letzter Rest des exotischen Zonentarifs bleibt somit, ich wiederhole, wohl nur für kurze Zeit, die ominöse 14. Zone bestehen. Sind wir auch dieser ledig, so tritt Ungarn ohne weiteres wieder in das Europäische Tarifkonzert ein, ohne dass von der Spezialität des Baross'schen Systems, von der Klarheit und leichten Uebersehbarkeit des Tarifs, sowie von dem grossen Vortheile der überaus ökonomischen und einfachen Fahrkarten-Manipulation auch nur ein Jota aufzugeben wäre.

In das Tarifsystem, wie es sich nach der Reform vom 1. d. Mts. präsentirt, lässt sich die durch und durch irrationelle 14. Zone auf die Dauer nicht mehr einfügen. Es ist anzunehmen, dass dieselbe nur mehr im Interesse der diesjährigen Budapester Millenniumsausstellung, als Surrogat der aus diesem aussergewöhnlichen Anlasse jedenfalls in der einen oder an-

deren Form zu bietenden weitgehendsten Fahrpreisermässigungen, für die Dauer der Ausstellung aufrecht erhalten wird. Dann wird die 14. Zone wohl vom Schauplatze verschwinden, um einer solchen Krönung des Zonentarifs Raum zu geben, welche dem gründlich geänderten heutigen Charakter desselben, als eines normalen Distanztarifs, entspricht. Dies kann bei der heutigen 14. Zone nie der Fall sein, da dieselbe mit ihrem Sprung ins Ungewisse der Distanzen von 225 bis über 1000 km ganz im Gegentheil dem Typus eines unerlaubt hazardirenden Differentialtarifs entspricht.

Zur Beseitigung dieser Anomalie hat Schreiber dieses an anderer Stelle schon im Juli 1892 die Vermehrung der Zonen über 14 hinaus auf eine solche Ziffer vorgeschlagen, welche der grössten bis Budapest in Frage kommenden Transportdistanz entspricht. Hierzu wäre heute beizufügen, dass insofern eine gewisse Begünstigung des wirklichen Fernverkehrs, etwa von 500 bis 1000 km, auch für die Folge gewünscht würde, dies durch eine entsprechende Erhöhung der Zonendistanzen mit Leichtigkeit zu erreichen wäre. Dass die 14. Zone schon früher, lange vor dem Einbrechen der heutigen Reformära, als dringend der Verbesserung bedürftig betrachtet wurde, geht schon daraus hervor, dass man die Benutzung der 14. Zonengebühr auf wirklich grosse Distanzen, ausser des ab ovo eingeführten Verbots der Umgehung Budapests, nachträglich auf Umwegen noch durch verschiedene an fahrplanmässige Bedingungen, oder an bestimmte Zeitintervalle geknüpfte und durch andere Beschränkungen zu verhindern versuchte. Die hiermit offenbar verbundene Tendenz wird somit jedenfalls loyaler und aufrichtiger durch die vorgeschlagene Vermehrung der Zonen erreicht werden.

Einen wichtigen, besonders für die oberen Zehntausende des reisenden Publikums fühlbaren Theil der am 1. d. Mts. eingetretenen Reform bildet bekanntlich die Erhöhung der Fahrpreise in der I. Wagenklasse aller Zuggattungen. Diese Erhöhung bewegt sich in sehr bescheidenen Grenzen, und es hat sich denn auch gegen diese ebenso gerechte, wie begründete Maassnahme, seit Bekanntwerden derselben, keine einzige Stimme erhoben, während die in der Rekonstruktion des Nachbarverkehrs bestehende andere wesentliche Neuerung vielfach angefochten wurde. Man wird bei der heutigen Erhöhung der I. Klasse kaum stehen bleiben können; speziell bei den Eilzügen wird eine gründlichere Regulirung der Fahrpreise nach oben wohl nicht lange auf sich warten lassen. Im Jahre 1890 hat man in Ungarn den Eilzugzuschlag, d. i. die prozentuelle Differenz zwischen den Fahrpreisen der I. und II. Klasse, auf die von fachlicher Seite wiederholt auch ziffernmässig als vollkommen ungenügend nachgewiesene Zahl von 20% reduzirt; dieser Zuschlag steigert sich nunmehr auf rund 33%, und es wird wohl zu bedenken sein, ob man denn doch nicht — wie dies Schreiber dieses im Sommer 1892 vorgeschlagen — auf den ursprünglichen, in Oesterreich beispielsweise während der verschiedensten, oft sehr weit gehenden Tarifreformen der letzten Jahre keinen Augenblick verlassenen 50prozentigen Eilzugzuschlag zurückgreifen soll!

Was die vorhin erwähnten, seitens einzelner Ungarischer Provinz-Handelskammern, neuestens auch im Ungarischen Abgeordnetenhause laut gewordenen Einwendungen gegen die Erhöhung des Nachbartarifs betrifft, so gedenkt man einem grossen Theil der geäusserten Wünsche durch Ausgabe von Rückfahrtkarten und Heftbillets dort und soweit gerecht zu werden, als und wie weit dies wirklich berücksichtigenswerthe lokale Verhältnisse als indizirt erscheinen liessen. Im ganzen und grossen wird man jedoch wohl auch hier an dem Grundgedanken der Reform festhalten müssen, weil die Regulirung des Nachbarverkehrs nicht nur durch finanzielle Motive bedingt, sondern auch im Interesse der unbehinderten Verkehrsabwickelung unaufschiebbar war. Bei diesem Punkte zeigt sich eben wieder, dass mit dem Herabsetzen der Tarife billige Lorbeeren geerntet werden können, während das Heraufgehen mit denselben eine wenig populäre Sache ist. Um so grösser ist das Verdienst Jener, die sich an die, keinerlei momentane Erfolge verheissenden, aber im Interesse der Allgemeinheit unbedingt nothwendigen Reformen herangewagt haben. Voraussichtlich wird auch die in Aussicht stehende Reform des viel zu billigen Baross'schen Gütertarifs mit ähnlicher weiser Mässigung, aber auch mit gleicher Entschlossenheit in Bälde zustande kommen.

Die Prüfung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen der Preussischen Staatseisenbahnen.

Etwa 2 Jahre mit der Prüfung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen betraut, drängten sich mir immer wieder die Fragen auf: Kann die Arbeit bezüglich der Aufstellung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen nicht verringert, kann die Prüfungsarbeit nicht eingeschränkt, können die Prüfungskosten nicht vermindert werden und stehen diese in richtigem Verhältniss zu dem Ergebniss der Prüfungen? Es soll versucht werden, diese Fragen an der Hand der gemachten Erfahrungen und Beobachtungen zu beantworten.

1. Kann die Arbeit bezüglich der Aufstellung der Monatsrechnungen der Fahrkarten-Ausgabestellen nicht verringert werden?

Von allen Fahrkarten-Ausgabestellen, also auch von den kleinsten Haltestellen und Haltepunkten, selbst von solchen, welche nur von Bahnagenten verwaltet werden, sind allmonatlich Rechnungen über den Verkauf der Fahrkarten und deren Erlös an die Verkehrskontrole zur Prüfung einzusenden. Es würde aber meines Erachtens genügen, wenn diejenigen Stellen, welche nur eine geringe Einnahme haben, vielleicht bis zu 600 *M.* monatlich — die Grenze mag noch beschränkt oder erweitert werden —, alle zwei Monate eine Rechnung in der jetzigen Form einreichten und für diejenigen Monate, für welche diese Rechnungsaufstellung nicht erfolgt, auf einem Vordruck (ein Quart- oder Oktavblatt würde genügen) die verkaufte Anzahl der Fahrkarten nebst ihrem Erlöse unter ganz kurzer, von der Verkehrsinspektion zu prüfender Begründung etwaiger erheblicherer Abweichungen gegen denselben Monat des Vorjahres berichteten. Vielleicht liessen sich dazu, unter entsprechender Umgestaltung, die jetzigen Vordrucke für die Haupt-Zusammenstellung verwenden.

Ich gehe noch weiter; es würde meiner Ansicht nach genügen, wenn die bezeichneten Dienststellen nur alle drei Monate Rechnung legten. Bewährte sich diese zwei- oder dreimonatliche Rechnungslegung, so liesse sich diese Einrichtung weiter ausdehnen, vielleicht auf alle Dienststellen mit einer durchschnittlichen Monatseinnahme bis zu 3000 *M.*, falls nicht von vornherein in solchem Umfange vorgegangen werden sollte.

Stehen nun dieser selteneren Vorlage der Rechnungen Hindernisse und Bedenken irgend welcher Art entgegen, ist sie insbesondere für den Fiskus und die betreffenden Kassenbeamten nachtheiliger und gefahrvoller als die jetzige Art der allmonatlichen Rechnungslegung? Ich wüsste es nicht; wenigstens einen Versuch mit dem neuen Verfahren zu machen, ist wohl ohne Gefahr. Erheblichere Bestände an Geldern dürfen schon jetzt nicht gehalten werden, sondern Vorräthe sind an Sammelstellen abzuliefern und von diesen durch das Girokonto der Reichsbank an die Hauptkasse abzuführen. Somit kann bei der selteneren Rechnungslegung ein etwa beabsichtigter Unterschleif nur in ganz geringem Umfange eintreten, der entweder ganz oder doch annähernd ganz durch die gestellte Kaution Deckung finden würde und auch durch eine unvermuthete Kassenprüfung oder andere Umstände jederzeit zur Entdeckung kommen könnte.

Die Zu- oder Absetzungen von Beträgen bei der Prüfung der Monatsrechnungen sind so geringfügige, dass die nach der Prüfung der Rechnungen sich ergebende (definitive) Einnahme gegen die zuvor ermittelte (provisorische) Einnahme so gut wie gar nicht abweicht.

Erfordert die Prüfungsarbeit alle 2 oder 3 Monate mehr Arbeitskräfte, so sind diese für die kurze und vorübergehende Arbeit leicht aus den übrigen Büreaus zu entnehmen.

Wenn nun endlich die Kontroleure voll ihre Schuldigkeit thun, was doch vorausgesetzt werden kann, wenn sie sich stets unterrichtet halten über zu- oder abnehmenden Verkehr einer Station, sei er ein aussergewöhnlicher, sei er ein sich dauernd geltend machender, dann ist auch eine Kontrole gegeben dafür, dass die betreffende Fahrkartenstelle bei Begründung erheblicher Abweichungen gegen den gleichen Monat des Vorjahres nicht mit Unwahrheiten hervortreten kann.

2. Kann die Prüfungsarbeit nicht eingeschränkt, können die Prüfungskosten nicht vermindert werden?

Schon durch die Einführung der zu 1. erörterten Maassnahme würde sich die Prüfungsarbeit in der Verkehrskontrole I wesentlich vermindern. Eine sehr bedeutende weitere Einschränkung der Prüfungsarbeit und deren Kosten würde erfolgen, wenn mein zweiter Vorschlag angenommen würde: Alle Rechnungen derjenigen Fahrkarten-Ausgabestellen, welche eine monatliche Durchschnittseinnahme bis etwa zu 6000 ℳ haben, werden von einer anderen Fahrkarten-Ausgabestelle geprüft.

Durch diese Art der Prüfung würde nicht nur dieselbe Sicherheit und Gewähr für die Richtigkeit der Prüfung gegeben sein wie bisher, sondern es würde, wie schon gesagt, eine ganz bedeutende Kostenersparniss eintreten, diese noch weit mehr, wenn die neue Art der Prüfung in ähnlichem Umfange auch auf die Gepäck- und Güter-Abfertigungsstellen ausgedehnt werden könnte, worüber mir aber wegen mangelnder Unterlagen ein abschliessendes Urtheil auszusprechen nicht möglich ist.

Wer aus der Praxis her weiss, mit welcher erhöhten Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit gerade von denjenigen Beamten im Aussendienste gearbeitet wird, welche die für die Verkehrskontrolen aufzustellenden Monatsrechnungen anzufertigen, insbesondere deren Richtigkeit eintretenden Falles mit ihrem Geldbeutel zu vertreten haben, wer den Eifer und die Pflichttreue gerade dieser Beamten aus eigener Anschauung längere Zeit kennen gelernt hat, der findet es sehr erklärlich, dass die Nachprüfung der Rechnungen usw., welche durch die Beamten der Verkehrskontrolen ausgeführt wird, Monat für Monat, Jahr für Jahr ein so ausserordentlich negatives Resultat ergibt. Wohl ist bedingt zuzugeben, dass das Bewusstsein, die Rechnung und die Beläge werden genau nachgeprüft und etwaige entdeckte Fehler können dem betreffenden Beamten nachtheilig werden, dazu antreibt, die Arbeiten sorgfältigst zu machen; in erster Reihe aber veranlasst doch die Ehrlichkeit und das Pflichtgefühl des Beamten zu treuer Arbeit. Diese anerzogene, in Fleisch und Blut übergegangene Ehrlichkeit, Gewissenhaftigkeit und traditionelle Pflichttreue ist es, welche auch die Beamten der Revisionsinstanzen, die Beamten in den Verkehrskontrolen, in der Ober-Rechnungskammer usw. antreibt, ihre Arbeiten auf das genaueste auszuführen, obschon diese Beamten wissen, dass eine nochmalige Prüfung der von ihnen festgestellten Rechnungen, Beläge usw. in vielen Fällen nicht mehr erfolgt und in vielen Fällen eine nicht ausgeführte Prüfung absolut keine Gefahr für den Beamten in sich schliesst. Sind nun Ehrlichkeit und Pflichttreue in geringerem Grade, in niedrigerer Potenz bei den Beamten des Aussendienstes vorhanden als bei den Büreaubeamten? Nein. — Somit liegt nach dieser Richtung hin kein Bedenken vor, die betreffenden Dienststellen mit der bezeichneten Prüfungsarbeit zu betrauen.

Trotz alledem, auch bei der glaubhaft nachgewiesenen Treue und Zuverlässigkeit des Personals, wird stets im Auge zu behalten sein, wie die bestmöglichste Sicherung vor Schaden zu erzielen, wie ein schwacher Charakter möglichst vor Fall zu bewahren sei. So wäre bei dem vorgeschlagenen veränderten Prüfungsverfahren jede Dienststelle mit Prüfung einer anderen Rechnung als im Vormonate zu betrauen, damit nicht zwei Dienststellen gemeinsam unlauter handeln können. Die Verkehrsinspektionen würden wohl zweckmässig Ende eines jeden Monats jeder Dienststelle durch einen Vordruck kurzen Befehl zugehen lassen können darüber, wohin die Rechnung mit den Anlagen zur Prüfung einzusenden ist; die Unterlagen aus dem Vormonate wären von der Verkehrskontrole den betreffenden Dienststellen zu überweisen. Die geringe Arbeit, welche die Vergleichung des Uebertrages der Bestände aus dem Vormonate erfordert, zu welchem Zwecke die vormonatlichen Rechnungen von der Verkehrskontrole I an die Dienststellen zu senden wären, könnte vielleicht auch wie bisher durch die Verkehrskontrole I ausgeführt werden, weil dadurch das Hin- und Hersenden der Rechnungen aus dem Vormonate unterbleiben und gleichzeitig eine weitere Prüfung durch die Verkehrskontrole I ausgeübt werden könnte.

Bedenklich möchte etwa erscheinen, dass eine Rechnung nebst ihren Anlagen leichter verloren gehen könnte als jetzt. Dieses Moment scheint mir aber doch so wenig ausschlaggebend zu sein, dass es unmöglich eine Abkehr von dem vorgeschlagenen Wege zu begründen vermöchte; aus der Praxis her halte ich die grössere Gefahr des Verlustes der Rechnungen für nicht vorhanden, denn Dienstbriefe kommen während der Fahrt sehr selten abhanden.

Nach Beendigung und Bescheinigung der Prüfung würden die Dienststellen das gesammte Material an die Verkehrskontrole einzusenden haben, von welcher Stichproben in ganz geringem Umfange vorzunehmen wären; etwaige entdeckte Fehler müssten aber unbedingt in demselben Maasse gerügt werden, wie dies bezüglich der gegen das „Richtig" der Büreaubeamten vorkommenden angeordnet ist.

Der Geschäftsgang wäre also kurz folgender: Etwa in der letzten Woche eines Monats trifft die Verkehrsinspektion betreffs der Prüfung der Rechnungen des laufenden Monats Verfügung, gibt hiervon der Verkehrskontrole Kenntniss, diese sendet die Rechnungen des Vormonats behufs Vergleichung der Bestandsüberträge an die betreffenden Dienststellen, was, wie vor erläutert, bei Annahme des anderweiten Vorschlages unterbleibt; spätestens bis zum 20. des folgenden Monats sind alle Rechnungen geprüft an die Verkehrskontrole einzusenden, dann von dieser der stichweisen Nachprüfung zu unterziehen, eventuell die Bestandsüberträge festzustellen und endlich in der bisherigen Weise die Rechnungen weiter zu behandeln.

Sollte auf einzelnen Stationen der Verkehr der Sommermonate gegen den der Wintermonate so erheblich abweichen, dass gemäss der vorstehenden Vorschläge nur im Winter eine seltenere als allmonatliche Rechnungslegung oder die Prüfung durch eine Fahrkarten-Ausgabestelle angängig erscheint, so unterläge es wohl keinem Bedenken, im Winter anders als wie im Sommer zu verfahren.

Die Mehrbelastung, welche den Fahrkarten-Ausgabestellen durch die Prüfungsarbeit erwachsen würde, ist gleich Null. Nach meiner aus der Praxis geschöpften Erfahrung ergibt sich für die vorgeschlagene Prüfung von Rechnungen mit dem Nachweise einer Einnahme bis zu 6000 ℳ im Höchstfalle eine Arbeitszeit von 2—3 Stunden für jede prüfende Fahrkarten-Ausgabestelle in jedem Monat. Selbst angenommen das Doppelte der Zeit, so bleibt immer noch die den Dienststellen zu übertragende neue Arbeit so geringfügig, dass sie zweifelsohne von jeder Dienststelle bewältigt werden kann. Würde aber auf einzelnen Stellen wegen zu lebhaften Verkehrs der Dienst die beregte Prüfung wirklich nicht ermöglichen lassen, nun, so lasse man diese wenigen Dienststellen unberührt; wie viele langgedehnte Strecken gibt es doch, auf welchen der Verkehr ein nur sehr geringer und bei deren Dienststellen mehr als ausreichend Zeit für die besagte Prüfung vorhanden ist; die Fahrkarten-Ausgabestellen der Nebenstrecken würden wohl fast durchweg betroffen werden.

Die Höhe der eventuellen Ersparniss auch nur annähernd zu ermitteln, ist mir natürlich nicht möglich. Sicher aber würde eine beträchtliche Anzahl von Kräften weniger gebraucht und somit eine erhebliche Ersparniss an Gehältern und sächlichen Kosten erzielt werden. Stellt man den jetzigen Prüfungskosten der Verkehrskontrolen die Prüfungsergebnisse gegenüber, welche, wenigstens nach meiner Beobachtung, ganz minimale sind, so wird man die Frage, ob die Prüfungskosten jetzt nicht zu hohe sind, entschieden bejahen. Soviel ist wohl sicher, dass ein Privatmann einen solchen Kostenaufwand jahraus jahrein nicht gutheissen würde, durch welchen ein so ausserordentlich geringfügiges positives Ergebniss erzielt wird, vielmehr sänne er Tag und Nacht nach, wie er die Kosten vermindern, die Prüfungen also auf ein möglichst geringes Maass beschränken oder sie zweckmässiger umgestalten könne.

Wenn nun auch eine so grosse fiskalische Verwaltung wie die der Eisenbahnen nicht entfernt mit den Einrichtungen eines Geschäftshauses zu vergleichen ist, so ist doch bei der geschaffenen Neuorganisation verschiedentlich auf die Praxis der Geschäftsleute zurückgegriffen und diese zum Vorbild genommen worden. Deshalb mag der Vergleich mit dem Geschäftsmann wohl auch hier am Platze sein.

Es bliebe endlich noch die Frage offen: Sind die Aussenbeamten befähigt, die ihnen angesonnene neue Arbeit ordnungsmässig zu machen? Hierüber ist kein Wort zu verlieren, denn die Frage ist unbedingt zu bejahen.

Jedenfalls erscheint es nicht bedenklich, einen Versuch nach der in vorstehenden Ausführungen angegebenen Richtung hin zu machen, die Prüfungen theils durch die Fahrkarten-Ausgabestellen, theils durch die Verkehrskontrolen ausführen zu lassen.

In gewissem Grade geschieht dies schon, indem die Monatsrechnungen der Bahnagenturen erst an die betreffende Mutterstation zur Ueberprüfung zu senden sind.

Würde sich ergeben, dass der Fiskus schlechter führe, dass sich die Zuverlässigkeit des Personals herabminderte, so liesse sich ja jederzeit Abhilfe schaffen.

Vielleicht liesse sich, wie ich hier zugleich hinzufügen möchte, bezüglich der Verkehrskontrolen eine Verminderung der Arbeitskräfte noch dadurch erzielen, dass die Verkehrskontrole I nur während der Sommerzeit, die Verkehrskontrole II hingegen während der Zeit des stärkeren Güterverkehrs stärker zu besetzen und einzelne Beamte also zeitweise in der Verkehrskontrole I, zeitweise in der Verkehrskontrole II zu beschäftigen wären.

Sollte die Ausführung in der von mir bezeichneten Weise wider Erwarten nicht möglich sein, so geben diese Auslassungen aber vielleicht eine Anregung, auf die eine oder andere Weise zur Verminderung der erörterten Ausgaben beizutragen, oder Veranlassung zu anderweiter Aeusserung, ob sich Einrichtungen vorgeschlagener Art schon vorfinden und bewährt haben.

Erfurt. J. Gehrcke, Eisenbahnsekretär.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind die nachstehend verzeichneten Nachträge herausgegeben worden:

1. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektionen Erfurt und Halle);
2. Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Oesterreichische Südbahn);
3. Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen);
4. Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen);
5. Nachtrag XIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und
6. Nachtrag X zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Durch den Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 37 werden die Kilometerzeiger Nr. 44, 49 und 50 (Saal-, Weimar-Geraer- und Werra-Eisenbahn) aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) ist neu herausgegeben worden und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) der Nachtrag II erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Mai 1891 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachträgen I—IV und durch den Nachtrag II zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 37 die Verzeichnisse Nr. 44 (Saal-Eisenbahn), Nr. 49 (Weimar-Geraer Eisenbahn) und Nr. 50 (Werra-Eisenbahn) nebst Nachtrag 1 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 960 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 961 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 990 vom 6. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen, betreffend den Sonderabdruck der Abschnitte I und II des vom 1. Mai 1896 ab gültigen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verfassungsmässigkeit und die Kompetenz des Oesterreichischen Eisenbahnministeriums.

Infolge der diesfälligen Interpellation im Oesterreichischen Abgeordnetenhause (Nr. 16 S. 144 d. Ztg.) wurde auch in dessen Budgetausschuss über die Frage der Verfassungsmässigkeit der nicht im Gesetzgebungs-, sondern nur im Verordnungswege erfolgten Errichtung des Eisenbahnministeriums eingehend debattirt. Mit überwiegender Mehrheit wurde anerkannt, dass eine Aenderung in der Organisation des Ministeriums zu den Prärogativen der Krone gehört und dass die Errichtung neuer Ministerien, bezw. die Kompetenzzutheilung an die einzelnen Ressortministerien im Wege der Allerhöchsten Entschliessung, bezw. der Verordnung erfolgt, wobei dem Parlamente die Ausübung seines Budgetrechtes naturgemäss gewahrt bleibt.

In diesen Debatten wurde von einigen Abgeordneten dem Bedauern Ausdruck gegeben, dass nicht ein komplettes Verkehrsministerium errichtet wurde, daher es geboten wäre, diesem Ministerium auch das Ressort der natürlichen und künstlichen Wasserstrassen, der Seeschifffahrt und des Post- und Telegraphenwesens zuzuweisen. Aus den Aeusserungen der betheiligten Minister hierüber wäre folgendes hervorzuheben:

Handelsminister von Glanz bemerkte, er wolle zwar der Frage nicht vorgreifen, ob nicht etwa in Zukunft Ressortverschiebungen sich als zweckmässig ergeben könnten. Er müsse aber darauf aufmerksam machen, dass es nicht zweckmässig sein würde, dem Handelsministerium, welchem die Führung der Handelspolitik obliege, die Mittel aus der Hand zu nehmen, die es zur Erfüllung seiner Aufgabe bedürfe. Dann wäre es schon rationeller, auch die Handelspolitik dem Eisenbahnministerium zu übertragen, welches dann eigentlich nicht viel anders wäre, als das alte Handelsministerium.

Nachdem der Eisenbahnminister, FML. von Guttenberg, in längerer Rede die vorgebrachten Einwendungen gegen die Errichtung des Eisenbahnministeriums widerlegte, erörterte er die interne Organisation des neugeschaffenen Ministeriums und die Gesichtspunkte, aus welchem diese Organisation künftig im einzelnen ausgestaltet werden soll. Insbesondere beleuchtet der Minister die Erwägungen, welche es gerathen erscheinen liessen, die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen in Unterordnung unter das Ministerium als Zwischeninstanz gegenüber den Privatbahnen und zugleich als berathendes Exekutionsorgan gegenüber den Staatsbahnen bestehen zu lassen.

Schliesslich bemerkte Finanzminister Dr. von Bilinski bezüglich der Kosten des Eisenbahnministeriums, dass dasselbe aus den für 2 Minister präliminirten Mitteln, die anderen Beamten theils auf Rechnung des Etats des Handelsministeriums, theils speziell der Generaldirektion der Staatsbahnen bezahlt werden und auf Rechnung des Eisenbahnministeriums keine einzige Ernennung oder sonstige Ausgabe stattgefunden habe.

Prioritätenumwandlung der Prag-Duxer Bahn.

Zu dem in Nr. 20 S. 185 d. Ztg. mitgetheilten wesentlichen Inhalt des diesfälligen Uebereinkommens sind noch folgende Bestimmungen nachzutragen: Die Höhe der aufzunehmenden, innerhalb 66 Jahre rückzahlbaren 3 % Prioritätsanleihe beträgt 48,94 Millionen Mark Nominale. Hiervon soll ein Nominalbetrag von höchstens 42,9 Millionen Mark behufs Rückzahlung der 4 % Anlehen von der Gesellschaft unter Einhaltung eines Minimal-Nettobegebungskurses von 88 % an ein Bankenkonsortium veräussert, ein weiterer Nominalbetrag von 3,64 Millionen Mark zur freiwilligen Konversion der noch aushaftenden 5 % Prioritäten reservirt und der verbleibende Rest von 2,4 Millionen Mark zur Stärkung der vorhandenen Reserven verwendet werden. Die der Prag-Duxer Bahn gewährleistete Einlösungsrente wird vom 1. Januar d. J. an um 20 000 fl. pro Jahr, somit auf den Betrag von 1 469 000 ℳ herabgemindert. Die Prag-Duxer Bahn räumt dem Staate das Recht ein, bis zum 31. Dezember 1910 wann immer an Stelle der noch nicht fälligen Einlösungsrenten eine Kapitalszahlung zu leisten, so dass der Staat die noch unverloosten Prioritäten der Gesellschaft zur Selbstzahlung übernimmt und der Gesellschaft überdies jenen Betrag in Baarem oder in 4 %, abzugfreien Staatsschuldverschreibungen ausfolgt, welcher dem noch nicht amortisirten Aktienkapital (die Stammaktien mit dem Nominalbetrage von 100 fl. pro Stück berechnet) gleichkommt. Das Optionsrecht kann stets nur mit der Wirksamkeit ab 2. Januar und unter der Voraussetzung ausgeübt werden, dass der bezügliche Beschluss der Staatsverwaltung der Gesellschaft mindestens 3 Monate vor diesem Termine bekanntgegeben wird. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, jene Ueberschüsse, welche nach Bestreitung der gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen und nach Deckung des Erfordernisses für den Dienst der Prioritäten, für die planmässige Tilgung der Aktien und für eine 4 % Dividende auf das Aktienkapital etwa noch erübrigen, dem gesellschaftlichen Reservefonds insolange zuzuführen, als der effektive Bestand desselben den Betrag von 600 000 fl. nicht überschreitet. Dagegen kann für den Fall, als der aus den Einnahmen der Gesellschaft sich ergebende Reingewinn zur Vertheilung einer 4 % Dividende auf das Aktienkapital nicht hinreichen sollte, der zu diesem Zweck noch erforderliche Betrag aus dem Reservefonds entnommen werden. Die Prag-Duxer Bahn verpflichtet sich, die Reduktion des Stammkapitals unverweilt in Vollzug zu setzen. Die Prioritätsaktien werden mit 150 fl., die Stammaktien, und zwar nach Verloosung der ersteren, mit 100 fl. zu tilgen sein. Die Bestimmungen des Protokolles sollen für die Gesellschaft nur unter der Voraussetzung bindende Kraft erlangen, dass die 8 %

Prioritäten thatsächlich innerhalb des I. Semesters d. J. zur Begebung gelangen. (Es wird noch berichtet, dass die Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn schon für den 14. d. Mts. ausgeschrieben wurde.)

Verhandlungen des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses. Der Eisenbahnminister gab vorerst einige Aufklärungen über die Verwendung des projektirten Investitionsanlehens. Die Regierungsvorlage, betreffend den Ausbau der Eisenbahn Chodorow-Podwysokie (s. Nr. 18, S. 167 d. Ztg.), wurde nach einer kurzen Debatte, in welcher der Eisenbahnminister Aufklärungen über die gestellten Anfragen hinsichtlich der technischen Details des Projektes und der öffentlichen Rücksichten gab, welche durch den Ausbau dieser Bahn ihre Befriedigung finden, unverändert angenommen. Die Zusatzvereinbarung zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890, betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen wird genehmigt. Die Petitionen wegen Aenderung der Fahrordnung auf der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch und Herabsetzung der Personen- und Frachtentarife werden der Regierung mit dem Ersuchen zugewiesen, bei der Verwaltung der Nordbahn dahin zu wirken, dass sie thunlichst den Wünschen der Interessenten entspreche. Eine Petition des Komitees zur Erbauung einer Bahn von Engelsberg nach Klein-Mohrau und der Stadtgemeinde Jauernigg um Subvention für die Linie Bartsdorf-Jauernigg wird der Regierung zur eingehendsten Würdigung abgetreten. Rücksichtlich der letzteren Linie bemerkt Sektionschef Dr. R. von Wittek, dass dieselbe in das Frühjahrsprogramm der Regierung aufgenommen werden dürfte. Mehrere Petitionen, betreffend Eisenbahnbauten und Eisenbahntarife, werden der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abgetreten. Schliesslich wurden in das Subkomitee zur Berathung über die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest mehrere Abgeordneten gewählt und diesem Subkomitee der Auftrag gegeben, dem Ausschusse ehestens ein Referat vorzulegen.

(Eine Deputation aus Triest brachte kürzlich auch dem Eisenbahnminister die Bitte um eine baldige Entscheidung über die zweite Verbindung mit dieser Hafenstadt vor, welcher auch die thunlichste Beschleunigung dieser Angelegenheit versprach.)

Bewilligungen zur Bildung von Eisenbahnaktiengesellschaften.

Die K. K. Regierung hat folgende Bewilligungen zur Bildung von Aktiengesellschaften den betreffenden Konzessionären ertheilt:

a) dem Steiermärkischen Landesausschusse für die von Unzmarkt nach Mauterndorf führende Lokalbahn auf Grund der diesbezüglichen Konzession vom 7. April 1893 unter der Firma: „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf“ mit dem Sitze in Graz;

b) für die Lokalbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts unter der Firma: „Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts“ mit dem Sitze in Wien;

c) für die mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald unter der Firma: „Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft“ mit dem Sitze in Teplitz.

(Zugleich wurden auch die Statuten dieser drei Gesellschaften genehmigt.)

Das Eisenbahnbudget des Ungarischen Handelsministeriums für 1896.

Die dagegen bei der Verhandlung desselben im Abgeordnetenhause vorgebrachten Bemängelungen widerlegte der Berichterstatter, indem er auf Oesterreich verwies, wo im Mai 1895 eine Vorlage eingebracht worden sei, durch welche die Regierung ermächtigt wird, zur Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln auf den Staatsbahnen eine Kreditoperation durchzuführen und Schuldverschreibungen auszugeben. Gleichwohl habe Finanzminister v. Bilinski bereits in seiner ersten Rede im Reichsrathe erklärt, die Regierung beabsichtige zu Investitionszwecken eine grössere Anleihe aufzunehmen.

Dann bemerkte Handelsminister von Daniel folgendes: Was die Staatsbahnen betrifft, so ist die Regierung bestrebt, die Ertragsfähigkeit derselben zu erhöhen, ohne die Aufgaben, welche dieselben zu erfüllen haben, aus dem Auge zu lassen. Er erachtet die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums nicht für zweckmässig. Den Mängeln abzuhelfen, sind jene Investitionen berufen, welche die Regierung bereits in Aussicht gestellt habe. Das Verkehrsnetz werde fortwährend den Anforderungen entsprechend ausgedehnt. Was die Fiumaner Hafenbauten betrifft, so seien zahlreiche Klagen eingelaufen, welche sämmtlich eingehend geprüft werden. Der Minister wendet sich sodann gegen die Ausführungen bezüglich der Fluss- und Seeschifffahrt-Gesellschaft. Die derselben gewährten Begünstigungen seien nur eine Entlohnung für gewisse Dienste. Was den Mahlverkehr betrifft, verweist Redner auf die diesfälligen Verfügungen, die behufs Hintanhaltung der Missbräuche getroffen wurden. Mit Rücksicht auf die grosse wirthschaftliche Wichtigkeit der Mühlen wäre es nicht angezeigt, diese Begünstigung ganz aufzuheben.

Schliesslich erklärte der Minister, er erkenne die Nothwendigkeit der Revision des Vizinalbahngesetzes an und werde in dieser Angelegenheit eine Enquete einberufen.

Eisenbahn Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass-Ungarische Landesgrenze.

Die Königlich Ungarische Regierung hat zur Vervollständigung des bereits demnächst auszuführenden Baues der gemäss dem Staatsvertrage zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und Rumänien herzustellenden Eisenbahn (Hermannstadt-) Aluta Brücke-Rothenthurmpass-Ungarisch-Rumänische Landesgrenze auch den Bau der in der Ueberschrift genannten Anschlusslinie beschlossen. Durch diesen Gesammtbau wird über die Hauptlinie Budapest-Arad-Tövis die kürzeste Verbindung zwischen Budapest und der dort von Westen und Norden einmündenden Linien und dem südwestlichen Rumänischen, an die Rothenthurmpasslinie anschliessenden Eisenbahnnetze hergestellt werden.

Eröffnung von Haltestellen.

Auf der Lokalbahn Budapest-Szentendre wird zwischen den Stationen Aquincum (eine Niederlassung aus der Römerzeit, wo fortwährend Ausgrabungen von Gegenständen jener Zeit vorgenommen werden) und Békásmegyer zu den dort im Bau begriffenen zwei Beamtenkolonie-Wohnungen eine Haltestelle namens „Csillaghegy“ errichtet.

Die in der Linie Linz-Klaus-Steyrling der Kremsthalbahn zwischen den Stationen Linz und Traun gelegene Haltestelle Linz-Versorgungshaus wurde für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Aenderungen von Stationsbenennungen.

Die Benennung der Stationen „Rohrbach-Seelowitz“ und „Seelowitz-Stadt“ der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist mit Genehmigung des K. K. Eisenbahnministeriums ab 1. Mai d. J. in „Rohrbach i/M.“ und „Gross-Seelowitz“ abgeändert worden.

Die auf der Budapest-Graner Lokalbahn gelegenen Stationen erhielten, und zwar: Vörösvár den Namen „Pilis-Vörösvár“, und Leányvár den Namen “Leányvár-Csév“.

Die auf der Linie Hatvan-Ujszász der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegene Station Boldoghára erhielt den Namen „Jánashida-Boldoghára“.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg am 29. Februar d. J.

Der Versammlung wurde ein Antrag des Verwaltungsraths vorgelegt, welcher denselben zu folgender Aktion ermächtigt: 1. zur Einleitung der erforderlichen Schritte, damit die Aktiengesellschaft der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Winterberg über Eleonorenhain bis an die Böhmisch-Bayerische Landesgrenze bei Kuschwarda mit der Richtung gegen Passau mit der Zweigbahn von Eleonorenhain nach Wallern erwirke; 2. zur eventuellen theilweisen Heranziehung des Reservefonds zur Uebernahme von Stammaktien der beiden neuen Linien. Der Antrag wurde nach kurzer Diskussion einhellig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erfolge, welche die wirthschaftliche Arbeit unserer Monarchie im abgelaufenen Jahre errungen hat, kommen in den nun zur Veröffentlichung gelangenden Rechnungsabschlüssen unserer Banken und Industrieunternehmungen zum Ausdruck, deren Titres einen Kursaufschwung nehmen. Leider ist wieder die Agiotage thätig. So wurden die Aktien der von einem Englischen Konsortium und dem Holländischen Bankverein in Schodnica (Galizien) gegründeten Petroleumindustrie im Nominalwerthe von 250 fl. auf 830 fl. hinaufgetrieben. Der Bahnverkehr wurde durch die Wiedergestattung der Vieheinfuhr aus Oesterreich nach der Schweiz und des Schweinefleisches von Serbien nach Ungarn, sowie durch die Erwartung auf baldige Beseitigung des Streiks im Karwiner und Ostrauer Kohlenrevier, infolge der eben jetzt im Reichsrathe verhandelten Maassnahmen zum Schutze der Bergarbeiter, endlich durch die Vollendung des Schifffahrtskanals

am Eisernen Thor günstig beeinflusst. Es nahmen daher auch die Aktien fast aller Bahnen eine steigende Richtung. So die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3485), Nordwestbahn (284,75), Elbethalbahn (285,75), Staatsbahn (371,25), Südbahn (97,50), Buschtêhrader Bahn Littera A (1472), Buschtêhrader Bahn Littera B (548), Lemberg-Czernowitzer Bahn (298,25), Kaschau-Oderberger Bahn (194,25) und Süddorddeutschen Verbindungsbahn (221). Etwas schwächer waren die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1675) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207), dagegen waren die 4 % Prioritäten der letztgenannten Bahn (97,40) gesucht, welche mit 4,07 % rentiren und im Falle der Verloosung keinen Verlust, sondern einen kleinen Kapitalgewinn ergeben.

Aus der Schweiz.

Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten.

Die am 29. Februar in Bern unter dem Vorsitze des Herrn Bundesrath Zemp abgehaltene Konferenz der Vertreter des Verbandes des Eisenbahnpersonals und der Bahnverwaltungen hat nun zu einer Einigung geführt. Die Bahnverwaltungen verstanden sich zu bedeutenden Konzessionen in der Lohnfrage und auch was die Einführung einer Dienstpragmatik anbetrifft. Die Bahnbeamten sollen gemäss der Vereinbarung für Perioden von sechs Jahren fest gewählt werden. In der Zwischenzeit können Entlassungen nur auf Grund grober Dienstfehler verfügt werden. Den Beamten wird das Recht zugestanden, von der Konduitenliste jederzeit Einsicht zu nehmen und es wird denselben eine Kündigungsfrist von drei Monaten zur Auflösung des Dienstverhältnisses gewährt. Will die Bahnverwaltung nach Ablauf einer sechsjährigen Periode von der Wiederwahl eines Beamten absehen, so ist sie an eine Kündigungsfrist von sechs Monaten gebunden.

Bei der Konferenz war die Nordostbahn nicht vertreten, sie hat sich aber dem Beispiel der anderen Bahnverwaltungen sofort angeschlossen.*) Der Verband der Eisenbahnbeamten hatte alle Vorbereitungen getroffen eventuell den Streik in der Nacht vom 1. auf den 2. März zu beginnen und das Eidgenössische Eisenbahndepartement hatte alle Vorbereitungen getroffen, den Betrieb von sich aus weiterzuführen, wozu ihm das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 das Recht gibt.

Drahtseilbahn Marzili-Bern.

Die Drahtseilbahn Marzili-Bern wird für 1895 $4\frac{1}{2}$ % Dividende bezahlen. Dem Reservefonds werden 1 000 Frcs. überwiesen.

Eisenbahnprojekt Oensingen-Balsthal.

Ein vom Gemeinderath Balsthal bestelltes Komitee legte über dieses Unternehmen einen Bericht vor, aus dem kurz folgendes mitgetheilt werden soll:

Die Bahn soll Balsthal und die von Roll'schen Eisenwerke in der Klus in unmittelbare Verbindung mit der Linie Olten-Solothurn der Centralbahn bringen. Die Ortschaften Mümliswil, Holderbank und Langenbruck werden der Bahn um 3,3 bezw. um 4,3 km näher gebracht. Die Linie führt mit Steigungen bis zu 12,5 ‰ und ohne Gegensteigungen nach Balsthal. Die durchschnittliche Steigung beträgt 7,1 pro Mille. Die Baukosten sind auf 145 000 Frcs. pro Kilometer und auf 625 500 Frcs. im ganzen berechnet. Die Betriebseinnahmen sind auf 70 312 Frcs. und die Ausgaben auf 41 530 Frcs. angesetzt. Der muthmaassliche Reingewinn von 28 782 Frcs. würde die Verzinsung eines Obligationenkapitals von 300 000 Frcs. à 4 % und die Vertheilung von 3,9 % Dividende an das zu 330 000 Frcs. angenommene Aktienkapital und Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds gestatten.

Jungfraubahn.

Die wissenschaftliche Kommission der Jungfraubahn hat in der Zeitschrift „Schweizer Bahnen" vom 22. Februar d. J. eine Preisausschreibung erlassen, durch welche die hervorragendsten Techniker und bedeutendsten und leistungsfähigsten Firmen zu einem internationalen Wettbewerb eingeladen werden, damit der genannten Hochgebirgsbahn die besten technischen Entwürfe und die besten Lösungen einer Reihe von Problemen, welche bei der Anlage, beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht kommen, zur Verfügung gestellt werden. Diese Ausschreibung, welche auch für Deutsche Fachmänner von Interesse sein dürfte, lautet wie folgt:

Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn.

Die für die Vorbereitung des Baues der Jungfraubahn bestellte wissenschaftliche Kommission setzt hiermit Preise aus im Gesammtbetrage von 30 000 Frcs. für die besten Lösungen einer Reihe von Fragen, welche beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht fallen.

Die wesentlichsten der in Frage kommenden Punkte sind:

I. Bei der Anlage der Bahn:

a) das Tunnelprofil ohne und mit Ausmauerung; der Unter- und Oberbau; Laufschienen, Zahnstangen, Weichen und Kreuzungen;

b) das zur Uebertragung der elektrischen Betriebskraft zu wählende System; Einrichtung der Primärstationen, der Fernleitung und der sekundären Stationen; System der Vertheilung der Betriebskraft in der Stromleitung entlang der Bahn; Sicherung gegen atmosphärische Störungen des Betriebes;

c) die Fahrzeuge des elektrischen Betriebes mit allen nöthigen Sicherheitsvorrichtungen;

d) Projekt für den Bau eines Stations- und Restaurationsgebäudes der Station Eigergletscher;

e) Bau und Ausrüstung der Galeriestationen;

f) Projekt einer grösseren Klubhütte für etwa 50 Klubisten auf Mönchjochstation;

g) Elevator von etwa 100 m Höhe und 8 m Durchmesser, mit Treppen versehen, auf den Gipfel der Jungfrau.

II. Bei der Ausführung des Baues:

a) die Tunnelbohrung: Bohrmaschinen mit elektrischem Betrieb, Sprengmaterial, Ventilation;

b) das Wegschaffen des Ausbruchmaterials (Schutterung);

c) vorsorgliche Maassnahmen für die Erhaltung von Gesundheit und Leben der Arbeiter; Typen von ambulanten Baracken.

III. Beim Betrieb der Bahn:

a) Maassnahmen und Einrichtungen, welche unter den gegebenen Verhältnissen den kontinuirlichen Betrieb sichern, bezw. Störungen verhindern;

b) Art der elektrischen Beleuchtung des Tunnels, der Wagen und der Stationen;

c) elektrische Beleuchtung der Wagen und der Stationen; Vorkehrungen zum Schutz der Reisenden und des Betriebspersonals.

Hierzu ist zu bemerken:

Von diesen Fragen können einzelne oder mehrere im Zusammenhang durch einen oder mehrere Bewerber (kollektiv) gelöst werden; ebenso ist die Einreichung der Lösung weiterer Fragen, welche das Jungfraubahn-Unternehmen wesentlich fördern könnten, zulässig.

Die wissenschaftliche Kommission prüft, unter event. Beizug von Experten, die eingegangenen Arbeiten und entscheidet über die Prämiirung oder Nichtprämiirung derselben. Die Resultate der Prüfung werden öffentlich bekannt gemacht.

Mit der Preisvertheilung erhält die Jungfraubahn-Gesellschaft das Recht, die prämiirten Lösungen ohne weitere Entschädigung für sich zu verwenden; im übrigen bleibt das gewerbliche Urheberrecht den Bewerbern; nicht prämiirte Lösungen werden den Verfassern wieder zugestellt.

Für die Lösung der gestellten Fragen sind die nachstehenden Angaben maassgebend:

Die Maximalsteigung der Bahn beträgt 25 %, die Spurweite 1 m, der kleinste Krümmungsradius ist 100 m, der kleinste Ausrundungsradius 500 m, die grösste Fahrzeugbreite 2,50 m und die grösste Höhe 3 m, die zulässige Fahrgeschwindigkeit 7—10 km pro Stunde. Die Wasserkräfte zum elektrischen Betrieb (etwa 5 000 HP) werden den Lütschinen entnommen. Von den Turbinenanlagen bis zum Anfangspunkt der Bahn bei der kleinen Scheidegg ist die Entfernung etwa 8 km, von diesem bis zum Tunneleingang 2,5 km; der Tunnel hat eine Länge von 10 km.

Die Bewerber haben ihre Lösungen durch Zeichnungen, eventuell Modelle, zu erläutern, sowie entsprechende Kostenberechnungen beizufügen.

Als Endtermin für die Eingabefrist wird der 1. August d. J. festgesetzt.

*) Auch die Direktion der Jura-Simplonbahn hatte sich an dem fraglichen Abkommen nicht betheiligt. Aus Bern wird nun gemeldet: Infolge des Entgegenkommens der Direktion der Jura-Simplonbahn ist das Zustandekommen einer gütlichen Verständigung mit dem Personal wahrscheinlich, so dass der Ausstand vermieden werden kann. Die Jura-Simplonbahn hat 2 jährige Lohnaufbesserungen an Stelle der 3 jährigen, sowie ansehnliche Erhöhungen der Minimalbesoldungen zugestanden. Ausser dem Zugpersonal erklärte sich auch das Maschinen- und Stationspersonal und schliesslich am 11. d. Mts. auch die Werkstättenarbeiter und die Angestellten der Centralverwaltung mit den von der Direktion der Jura-Simplonbahn bewilligten Zugeständnissen befriedigt.

Nähere Auskunft wird ertheilt auf dem Büreau der Jungfraubahn, Zürich, Bahnhofstrasse 10, von wo auch die generellen Pläne, die Resultate der geologischen Untersuchungen, die genaueren Angaben der benutzbaren Wasserkräfte bezogen werden können.

Die wissenschaftliche Kommission der Jungfraubahn besteht ausser dem Unterzeichneten aus folgenden Mitgliedern: Ingenieur-Top. Professor Becker, Oberstlieutenant im Schweizerischen Generalstab, Zürich; H. Brack, technischer Direktor der Schweizerischen Nordostbahn, Zürich; Professor Golliez, Geologe, Lausanne; Dr. Maurer, Meteorologe, Zürich; Dr. L. von Salis-Guyer, Professor der Rechte, Basel; Dr. Schmid, Direktor des Eidgenössischen Gesundheitsamts, Bern; Schriftsteller G. Strasser, Pfarrer im Grindelwald; Ingenieur E. Strub, Inspektor der Wengernalp- und Berner Oberlandbahnen, Interlaken; Professor Dr. Walder-Meyer, Redakteur der „Alpina", Zürich; Dr. Weber, Professor der Physik am Eidgenössischen Polytechnikum, Zürich; Dr. Wrubel, Bergwerksingenieur, Zürich.

Zürich, den 15. Februar 1896.

Namens der Jungfraubahn-Kommission:
Der Präsident: Guyer-Zeller.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

In dem Budget für das Jahr 1896 sind die Kosten für Neu-, Erweiterungs- usw. Bauten auf 10 943 285 fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf die Direktion und allgemeine Ausgaben 123 950 fl., Entschädigung an den Unternehmer der Dampfschiffverbindung zwischen Enkhuizen und Stavoren 65 000 fl., Erneuerung des Kais längs dem Eisenbahnhafen in Feyenoord 200 000 fl., Brücke über den Ysel bei Westervoort 650 000 fl., Lokomotivschuppen auf Bahnhof Vlissingen 35 600 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Herzogenbosch einschliesslich einer neuen Brücke über den Dieze 215 000 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Groningen 20 000 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Hengelo 100 000 fl., Umbau des Güterbahnhofs in Nymegen 59 000 fl., Erneuerung des westlichen Viadukts in Amsterdam 50 000 fl., Güterbahnhof der Holländischen Eisenbahn in den „Stadsrietlanden" in Amsterdam 80 000 fl., Bahnhof in Amersfoort 100 000 fl., Entschädigung an die Holländische Eisenbahgesellschaft für Erweiterung ihrer Werkstätte in Haarlem, zum Behuf der Staatsbahn Schiedam-Hoek van Holland 33 353 fl., Subvention für den Bau von Dampftrambahnen von Blokzyl nach Zwolle, von Sehagen nach Wognum und von Veghel nach der Belgischen Grenze 200 000 fl., Erneuerungsbauten verschiedener Art 99 800 fl.

Die Anlagekosten der im Betrieb befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1895 **267 052 073 fl.**

Konzessionen wurden ertheilt für den Bau und Betrieb 1. einer Eisenbahn von Alkmaar nach Hoorn; 2. einer Lokalbahn von Nykerk nach Ede; 3. einer Lokalbahn von Gouda nach Schoonhoven; 4. einer Dampftrambahn von Joure nach de Lemmer; 5. einer Dampftrambahn von Sehagen nach Wognum.

In Untersuchung befinden sich weiter noch die folgenden Konzessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen oder Dampfstrassenbahnen 1. von Leeuwarden über Drochten nach Groningen; 2. von Zootkomp nach Baflo; 3. von Zwolle über Ommen, Emmen und Veendam nach Zuidbroek, mit Zweigbahn von Ommen nach Almelo und von Zuidbroek nach Delfzyl; 4. von Assen nach Gorredyk; 5. von Meppel nach Smilde; 6. von Steenwyk nach Oosterwolde; 7. von Berkumersluis nach Almelo; 8. von Zwolle nach Blokzyl; 9. von Enschede nach Ahoos; 10. von Oldenzaal nach Nordhorn; 11. von Oldenzaal nach Gronau; 12. von Oldenzaal nach Denekamp; 13. von Dinxperlo nach Varsseveld; 14. von Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Vreden; 15. von Zutphen nach Emmerich; 16. von Baarn nach Utrecht; 17. von Nieuwer-Amstel über Sloten nach Haarlem; 18. von Sloten nach Kruisdorp, Heemstede und Bennebroek; 19. von Volendam nach Kwadyk; 20. von Haarlem nach Zandvoort; 21. von Amsterdam nach Haarlem; 22. von Hoog nach Hoek van Holland; 23. von Brielle über Hellevoetsluis nach Barendrecht; 24. von Rotterdam nach Zuid-Beyerland, mit Zweigbahn nach Oud-Beyerland; 25. von Brouwershaven über Zierikzee nach Steenbergen; 26. von Nymegen nach Grave; 27. von Echt nach Eindhoven; 28. von Bergamerdom nach Drochten; 29. von Helder nach Hoek van Holland; 30. von Scheveningen nach Hoek van Holland; 31. von Nooldwyk nach Maassluis und von Mooslandschen dom nach Delft.

Eisenbahn Sittard-Herzogenrath.

Am 23. April d. J. wird diese Eisenbahn von der Niederländischen Südbahn-Gesellschaft im betriebsfähigen Zustande an die Betriebsgesellschaft (die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen) übergeben werden können. Vorbehaltlich der Genehmigung der Deutschen und Niederländischen Staats-Aufsichtsbehörden beabsichtigt letztgenannte Gesellschaft die Linie am 1. Mai d. J. für den Verkehr zu eröffnen. Die Linie, welche in Sittard an die Niederländische Staatsbahn und in Herzogenrath an die Preussische Staatsbahn anschliesst, hat eine Länge von 28,610 km, wovon 27,236 km auf Niederländischem und 1,375 km auf Deutschem Grundgebiete belegen sind. Die an dieser Eisenbahn belegenen Stationen und Haltestellen mit deren Entfernung sind folgende:

Station	Entfernung	Station	Entfernung
Sittard	— km	Hoensbroek	3,070 km
Geleen	4,040 „	Heerlen	3,727 „
Spanbeek	3,212 „	Schaesberg	3,161 „
Schinnen	1,859 „	Kerkrade	4,042 „
Nuth	2,703 „	Herzogenrath	2,796 „

Die beiden Anschlussstationen Sittard und Herzogenrath sind für den gemeinschaftlichen Dienst eingerichtet.

Aus Russland.

Die Erweiterung des Unternehmens der Südostbahnen-Gesellschaft.

In den Statuten der Südostbahnengesellschaft sind einige recht wesentliche Aenderungen vorgenommen, wodurch die Thätigkeit dieser Gesellschaft bedeutend erweitert wird. Diese Aenderungen bestehen in folgendem: der Südostbahnengesellschaft wird vom 1./13. Februar d. J. ab ein Theil der Donezstaatsbahn in Pacht gegeben, und zwar die östlichen Strecken dieser Bahn, die an zwei Punkten an die Linien der Südostbahnen Anschluss haben — in Swerewo und Lissitschansk; das sind die Strecken von Swerewo bis Debalzewo und weiter bis Chazepetowski, ferner von Debalzewo bis Popassnaja und weiter bis Lissitschansk und endlich von Debalzewo bis Lugansk; die Gesammtausdehnung aller dieser Strecken beträgt 330 Werst.

Die Gesellschaft zahlt der Krone für dieses Bahngebiet eine jährliche Pacht von 450 000 R. und übernimmt von der Krone zugleich für die einmalige Zahlung von 850 000 R. die Eisenbahnwerkstätten in Lugansk und auf der Knotenstation Chazepetowka. Obgleich die genannten Distrikte nach allgemeiner Schätzung für die nächsten Jahre schwerlich über 255 000 R. Einnahme abwerfen werden, so ist doch dieses Arrangement für die Gesellschaft der Südostbahnen insofern von Vortheil, als dieselbe dadurch für die rechtzeitige Vertheilung ihres Fahrparks grosse Erleichterungen erlangt und durch Aufhebung der jetzigen Uebergabepunkte in Swerewo und Lissitschansk ca. 400 Wagen frei erhält. Auch werden alsdann die Wagen mit Getreide aus Rostow nicht mehr gezwungen sein leer zurückzugehen, sondern nach dem Süden Kohlenfrachten führen können. Ferner ist dieser Eisenbahngesellschaft gestattet worden, neue breitspurige Zufuhrbahnen zu bauen von den Chrustalinski- und Bokowski-Steinkohlenlagern bis zur Station Krestnaja. Durch die Vereinigung der oben erwähnten Strecken der Donezbahn mit den Südostbahnen wird der Passagierverkehr beschleunigt und die Steinkohlenausbeute gefördert.

Ekaterinenbahn sowie Fusionirung der Losowo-Sewastopol und Kursk-Charkow-Asow Eisenbahn.

Nach Bekanntmachung der Centralbetriebsdirektion der Kaiserlich Russischen Staatsbahnen ist auf Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten der Betrieb der Linie Nischnedneprowsk-Sinelnikowo der Losowo-Sewastopol Eisenbahn sowie der Linien Konstantinowka-Nikitowka-Rostow und Konstantinowka-Jassinowataja der Kursk-Charkow-Asow Eisenbahn am 1./13. Februar a./n. St. 1896 dem Verwaltungsbereiche der Ekaterinen-Eisenbahn zugewiesen. Ferner wurde von demselben Tage ab die Kursk-Charkow-Asow, Losowo-Sewastopol und Dschankoj-Feodossija Eisenbahnen, mit Ausnahme der vorbezeichneten in den Verwaltungsbereich der Ekaterinen-Eisenbahn übergegangenen Strecken, in eine Eisenbahn unter der Bezeichnung „Kursk-Charkow-Sewastopol Eisenbahn" verschmolzen.

Der Sitz der Betriebsdirektion der letztgenannten Eisenbahn befindet sich in Charkow.

Zweigbahn Kalatsch-Sloboda.

Seit dem 13./25. Januar ist die nach Kalatsch-Sloboda gehende Zweigbahn der Südostbahn eröffnet, die an die Station Talowaja (der Hauptlinie Balaschow-Charkow) Anschluss hat. An dieser Zweigbahn liegen folgende Stationen, deren Entfernung von Talowaja aus berechnet ist: Buturlinowka 38 Werst, Worobjewka 68 Werst und Kalatsch-Sloboda 88 Werst.

Moskau-Kasan: Bahnprojekte.

Am 15./27. Februar d. J. hat die Kommission des Eisenbahndepartements, der die Aufgabe obliegt, vorgelegte Bauprojekte zu prüfen, das von der Moskau-Kasan Eisenbahngesellschaft ausgearbeitete Projekt berathen, nach welchem von der Station Russajewka nach Ssysran eine 300 Werst lange Bahn hergestellt werden soll. Ausserdem will die Ge-

sellschaft eine Zweigbahn von der Linie Russajewka-Ssysran nach Ssimbirsk, 130 Werst, erbauen. Die Kommission hat sich für die Genehmigung ausgesprochen. Gelangt der Bahnbau zur Ausführung, so wird abermals ein Wolgahafen, Ssimbirsk, an das Eisenbahnnetz angeschlossen, was bei der Bedeutung des Wolgastromes für den Güterverkehr jedenfalls von grosser Wichtigkeit ist.

Die nördlichste Eisenbahn Europas.

Mit der im Sommer 1894 zu Ende gebrachten Verlängerung der nördlichen Stammbahn in Schweden bis zur Station Boden hatte die genannte Bahn ihren Abschluss erreicht. Damit war eine Eisenbahnverbindung von der Südspitze Schwedens bis über den Polarkreis hinaus geschaffen, denn Boden, nordwestlich von Lulea belegen, ist ein Kreuzpunkt an der Lulea-Ofotenbahn, deren Endpunkt im Eisenerzbezirk von Gellivara liegt. Diese Bahn wurde, wie bekannt, zum Zwecke des Transportes des Eisenerzes von Gellivara nach Lulea gebaut. Sie bildete die nördlichste Eisenbahn der Welt, und mit der Fortführung der nördlichen Stammbahn bis Boden ist sie an das grosse Schwedische Eisenbahnnetz angeschlossen worden. Dass man aber bei dem gegenwärtigen Endpunkt der nördlichen Stammbahn noch nicht stehen bleiben wird, zeigt ein im gegenwärtigen Schwedischen Reichstag eingebrachter Antrag, wonach zur Fortführung dieser Bahn bis Haparanda an der Schwedisch-Finnischen Grenze von den in diesem Jahre verfügbaren Staatsüberschüssen eine Summe reservirt werden soll.

In dem Antrag wird darauf hingewiesen, dass bei dem im nächsten Jahre zusammentretenden Finnischen Landtage eine Kaiserliche Vorlage wegen Verlängerung der Finnischen Eisenbahn bis Tornea zu erwarten steht, und es unterliegt keinem Zweifel, dass die nöthigen Mittel bewilligt würden. Unter solchen Umständen sei es zwingende Nothwendigkeit, auch Schwedischerseits den Bahnbau nordwärts kräftigst fortzusetzen. Versäumte Schweden die Zeit, liefe es Gefahr, dass die nicht unbeträchtliche Handelsthätigkeit im Torneathale über die Finnische Grenze gezogen würde. Als noch wichtiger wird dann die moralische Bedeutung bezeichnet. In dem nördlichsten Lehn Schwedens wohnt nämlich eine gemischte Schwedisch-Finnische Bevölkerung, deren Sprache in den der Grenze am nächsten gelegenen Gegenden vorwiegend Finnisch ist. Die Lehnsverweser haben schon wiederholt auf die Nothwendigkeit hingewiesen, energische Maassregeln zu ergreifen, um diese Grenzanwohner mit der übrigen Bevölkerung fester zu verknüpfen. Kommt Finnland mit seiner Bahn eher bis zur Grenze, würden die Bewohner gezwungen, ihre natürlichen Verbindungen in Finnland statt in Schweden zu suchen. Für die auf der Tagesordnung stehende Kolonisirung der oberen Provinz Norrland würde die Verlängerung der Nordbahn gleichfalls von Wichtigkeit sein. In dem Antrag wird dann auf hingewiesen, dass strategische Gründe gegen die Verlängerung zur Grenze nicht geltend gemacht werden könnten. Für einen schnellen Aufmarsch der in Norrland befindlichen Truppen zur Grenze sei eine solche Bahn vielmehr eine nothwendige Bedingung. Der Chef des nördlichsten Regiments hat berechnet, dass er mittelst dieser Bahn 4—5 Tage eher zur Grenze kommen würde. Gegen den Einwand, dass die Bahn einen Einmarschweg für den Feind abgeben würde, wird angeführt, dass die Finnischen Staatsbahnen eine andere Spurweite wie die Schwedischen hätten, wie andererseits die Bahn schnell unbrauchbar gemacht werden könnte und im übrigen Schweden die Möglichkeit gewährt, schleunigst selbst Truppen gegen die Grenze zu werfen.

Was die in dem vorstehenden Antrag erwähnte Verlängerung der Finnischen Eisenbahn betrifft, so scheint bereits sicher zu sein, dass dem Finnischen Landtage eine Vorlage über Fortführung der Eisenbahn von Uleaborg bis Tornea zugeht. Bei dem Finnischen Senat wird die Vorlage wohl Unterstützung finden, da dessen Kommission gerathen hat, den Plan der Anlegung einer Eisenbahn von Uleaborg bis zu einem eisfreien Hafen an der Murmanküste aufzugeben.

Ueber den nördlichen Theil der Schwedischen Stammbahn von Langsele (nordwestlich von Hernösand) bis Boden, an der von 1887 bis 1895 gebaut worden ist, gibt der Eisenbahningenieur Uggla in dem in Stockholm erscheinenden „Jernbaneblad“ eine Beschreibung. Diese Strecke hat eine Länge von 498 km. Aus den Mittheilungen ist ersichtlich, dass die Bahn durch langgestreckte Wälder führt, die nur hier und da, namentlich in der Nähe grösserer Flüsse, von angebautem Land unterbrochen werden. Eigentliche Naturschönheiten bieten die Gegenden nicht, durch die die Bahn geht, mit Ausnahme jener Gebiete, wo die Bahn die mächtige Angerman-Elf und die Lulea-Elf überschreitet. Die Vorarbeiten für die Bahn Langsele-Boden wurden schon 1883 begonnen. Sie waren sehr schwierig, da nicht nur die Wahl zwischen mehreren Linien zu treffen war, sondern auch umständliche Untersuchungen über die Bodenverhältnisse einer Reihe von Flüssen und Seen, über die die Bahn geführt werden sollte, stattfinden mussten. Durch diese Vorarbeiten, die vier Jahre dauerten, glückte es indessen, die Linie um mehr denn 70 km abzukürzen, wodurch eine Ersparniss erzielt wurde, welche die Kosten der Vorarbeiten bei weitem übertraf. Mit Betriebsmaterial hatte die Bahn bis zur Eröffnung 26 Millionen Kronen gekostet.

Die Erdarbeiten der Stammbahn hatten im ganzen 5706000 kbm, die Sprengarbeiten 126000 kbm umfasst. Auf der Strecke Langsele-Boden befinden sich 78 Brücken, von denen die grösste und kostspieligste diejenige über die Angerman-Elf ist. Diese Brücke hat eine Länge von 900 Fuss und führt in einer Höhe von 125 Fuss über die schäumenden Wassermassen der Angerman-Elf. M.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Der ständige Unterausschuss für den Bau einer Deutsch-Ostafrikanischen Centralbahn hat am 8. Februar d. J. eine Sitzung abgehalten, in dem die von dem Eisenbahndirektor Bormann eingesandten Pläne nebst Erläuterungen vorgelegt wurden. Im Einvernehmen mit dem Gouverneur v. Wissmann ist die Bahn derartig entworfen dass sie in Dar-es-Salaam ihren Ausgangspunkt nimmt, die fruchtbare Landschaft Ukami aufschliesst und über Mpwapwa nach Tabora geführt wird, von wo sie sich geradlinig bis zum Tanganjikasee fortsetzt, während eine Abzweigung zum Südende des Viktoria-Nyanza führt. Geheimrath Bormann ist auf der Rückreise in Kairo erkrankt; die genauere Vermessung liegt in den Händen des Premierlieutenants Schlobach.

Deutsches Togogebiet.

Im Anschluss an die Nachricht, dass Lieutenant v. Döring im Togolande das Gelände für eine Eisenbahn erforschen soll (vgl. Nr. 100 S. 896 des Jahrg. 1895 d. Ztg.), hat der bekannte Kenner von Westafrika, G. A. Krause, in der „Kreuzzeitung“ eine eingehende Besprechung dieser Frage veröffentlicht. Er hält es für zweifelhaft, dass die bestehenden Hindernisse zu überwinden seien. Die ungünstige Lage und Abgrenzung des Togogebietes bringt es mit sich, dass mit Rücksicht auf die nahen, zum Theil ausserhalb des Deutschen Gebietes liegenden Wasserstrassen jeder Versuch, von der Küste aus Handelsfaktoreien nach dem Innern vorzuschieben und diese durch Landweg mit der Küste zu verbinden, scheitern muss. Es wäre nothwendig, dass die Eisenbahn das schmale Gebiet ungefähr in der Mitte durchschnitte; aber gerade hier thürmt sich das Gebirge auf. Daraus ergibt sich, dass die Eisenbahn mehr nach den Grenzen zu gelegt werden muss, und dass eine Eisenbahn nicht genügen, sondern dass die unglückliche Gestalt des Landes deren zwei, eine an der West- und eine an der Ostgrenze, erfordern würde. Die Westgrenze Togos gegen das Englische Gebiet bildet eine Zickzacklinie und diese verhindert den Bau einer Eisenbahn, wo er am bequemsten und billigsten wäre. Wäre die Grenze so gelegt worden, dass sich der südlichste Ausläufer des Ewe-To in Deutschen Händen befände, so könnte eine Eisenbahn das Gebirge umgehen; jetzt ist das nicht mehr möglich, wenn man nicht einen Theil davon in Englisches Gebiet verlegen wollte. Wenn nämlich eine Eisenbahn im westlichen Togogebiet gebaut werden soll, die — von Lome ausgehend — sich an der Englischen Grenze hinziehen soll, so muss sie den südlichsten Theil des Ewe-To übersteigen. Der bequemste Uebergang über dieses Gebirge befindet sich zwischen Bame und Kpeve; hier führt auch die beste Handelsstrasse von der Togoküste über das Gebirge nach dem Innern und diesen Uebergang müsste auch eine Eisenbahn benutzen. Dieser Uebergang aber liegt im Englischen Gebiet.

Englisches Nyassagebiet.

Bisher war der Deutsche Dampfer „Wissmann“ der einzige grössere Dampfer auf dem Nyassasee. Die (Englisch-) Afrikanische Seengesellschaft lässt aber zur Zeit drei neue Dampfer in Grossbritannien bauen, von denen einer ein Schraubendampfer und die beiden andern Heckraddampfer sind. Der Schraubendampfer „Queen Victoria“ soll dem „Wissmann“ ebenbürtig sein und ist für die Fahrt auf dem Nyassasee bestimmt. Die beiden Raddampfer sind besonders leicht gebaut, damit sie auf den seichten Flüssen Sambesi und Schire verkehren können. Der eine dieser Dampfer soll den Verkehr im Sambesi und unteren Theile des Schire bis hinauf zu den Murchisonfällen unterhalten, der zweite dagegen den oberen Schire bis zum Nyassa befahren. Das infolge der Murchisonfälle fehlende Bindeglied soll durch eine Feldbahn, auf der versuchsweise eine Lokomotive mit zwei Wagen eingestellt werden, beschafft werden. Die Errichtung dieser Verkehrs-

strasse ist zweifellos ein für die weitere Erschliessung Innerafrikas hochwichtiges Ereigniss.

Oranje-Freistaat.

Der Oranje-Freistaat hat mit der Regierung des Kaplandes einen Vertrag geschlossen, durch den diese sich verpflichtet, folgende Bahnen (vgl. Nr. 79 S. 713 des Jahrg. 1895 d. Ztg.) zu bauen und zu betreiben: 1. von der Grenze bei Kimberley nach Bloemfontein; diese Linie muss am 31. Dezember 1898 vorläufig dem Betriebe übergeben und am 30. Juni 1899 ganz vollendet sein; 2. von Harrismith nach Kroonstad oder einem bei Kroonstad gelegenen Punkte der Linie Bloemfontein-Johannesburg; diese Linie muss am 31. Dezember 1899 vorläufig eröffnet und am 30. Juni 1900 ganz vollendet sein; 3. von Bloemfontein über Ladybrand, Friksburg und Bethlehem nach einem Punkt der Linie Nr. 2; 4. von einem 48 km von Bloemfontein gelegenen Punkte der Linie Nr. 3 nach der Stadt Wepener an der Grenze des Basutolandes. Die Linien Nr. 3 und 4 sind möglichst bald nach dem 31. Dezember 1900 zu eröffnen und bis 31 Dezember 1901 ganz zu vollenden. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt 700 km; das Schienengewicht soll für die beiden ersten Linien 60 ℒ Englisch, für die beiden letzten 46½ Pfd. auf 1 Yard betragen. An Schwellen für welche Stahl in Aussicht genommen ist, sollen 1 760 Stück auf die Englische Meile entfallen.

Kapland.

Auf Grund des Eisenbahn-Erweiterungsgesetzes von 1895 (vgl. Nr. 66 S. 608 und Nr. 79 S. 713 des Jahrg. 1895 d. Ztg.) hat die Regierung des Kaplandes zum 1. d. Mts. den Bau folgender Bahnen ausgeschrieben: 1. a) von Mosselbay über George nach Oudtshoorn (122 km); 1. b) von Oudtshoorn über Willowmore nach Klipplaat (248 km); 2. von Somerset East über Cookhouse und Bedfort nach Fort Beaufort (etwa 122 km); 3. von Fort Beaufort über Alice nach King Williamstown (etwa 90 km).

Einem Aufsatz des „Economiste français“ über die Südafrikanischen Bahnen entnehmen wir folgendes: Die Kapeisenbahnen haben wie alle Bahnen Südafrikas eine Spurweite von 3,5 Fuss Englisch = 1,07 m; die Schmalspur genügt übrigens für einen sehr bedeutenden Verkehr; denn im Jahre 1893 beliefen sich die kilometrischen Betriebseinnahmen für das gesammte Netz auf 17 000 Frcs. und für die nördlichen Linien, über welche der Transvaalverkehr sich bewegt, sogar auf 25 000 Frcs. In den wenig bevölkerten Gebieten der Karruhochebene, wo die Farmen sehr selten und weit von einander entfernt sind, erreicht die Entfernung zweier aufeinander folgender Stationen manchmal 50 und selbst 62 km; mehrere dieser Stationen sind einfache Schuppen, in denen sich kein Beamter befindet, oder auch Haltestellen, deren Namen einfach in grossen Buchstaben auf einer von zwei Pfählen getragenen Tafel angegeben ist, ohne dass dort irgend welches Gebäude vorhanden ist. Wenn ein Reisender von einer benachbarten Farm kommt und mitfahren will, so hat erbei Tage eine Fahne zu schwenken und bei Nacht eine Laterne anzuzünden, worauf der Lokomotivführer anhält. Im allgemeinen verkehrt nur ein Zug täglich; nur in der Umgegend von Kapstadt sind die Verbindungen häufiger, dagegen verkehren zwischen Kimberley und Mafeking nur 3 Züge wöchentlich. Im ganzen umfasst das Eisenbahnnetz des Kaplandes einschliesslich der in gleichem Betriebe befindlichen Bahnen des Oranje-Freistaates sowie der Linie Kimberley-Mafeking 3 500 km.

Südafrikanische Republik.

Dem gleichen Aufsatz des „Economiste français“ entnehmen wir über die Transvaaleisenbahnen folgendes: Erst Ende 1892 wurde die Stadt Johannesburg durch die Eisenbahn mit dem Meere verbunden; heute steht Johannesburg mit fünf Häfen der Süd- und Südostküste in direkter Verbindung, nämlich mit Kapstadt (1 622 km), Port Elizabeth (1 149 km), East London (1 071 km), Durban oder Port Natal (704 km) und mit Lurenço Marques an der Delagoabucht (637 km). Die 16 km lange Gemeinschaftsstrecke von Johannesburg nach Elandsfontein verbindet alle diese Linien und ist die einzige zweigeleisige Bahn von Südafrika. Auf dieser Strecke spielt sich der riesige Güterverkehr ab und obwohl sich die Züge in kurzen Zwischenräumen folgen, beschwert man sich doch darüber, dass bedeutende Gütermengen liegen bleiben. In Elandsfontein zweigt die Eisenbahn nach der Delagoabucht nordwärts, die Natallinie südostwärts und die Linie nach den drei Kapländischen Häfen südwärts ab; letztere durchläuft den ganzen Oranje-Freistaat und theilt sich dann in drei Zweige. Die Kapländischen Linien haben bisher 80 % des Randverkehrs behalten; dabei hat Kapstadt das Monopol des Personenverkehrs, Port Elizabeth dasjenige des Güterverkehrs. Die Eisenbahn von Durban nach Johannesburg wurde erst am 15. Dezember 1895 eröffnet und wird der Kolonie Natal zweifellos gestatten, einen Theil des ihr entgangenen Durchgangsverkehrs zurückzugewinnen. Der Hafen Lurenço Marques scheint dank der Sicherheit und der grossen Wassertiefe, welche die ausgedehnte Delagoabucht den Schiffen bietet, am besten für den Güterverkehr mit Transvaal gelegen zu sein; doch ist die inmitten ausgedehnter Sümpfe gelegene Stadt ausserordentlich ungesund. Obwohl der Hafen von Lurenço Marques sehr schlecht eingerichtet ist, so befördert doch die kaum ein Jahr lang eröffnete Delagoa-Eisenbahn fast 20 % des Güterverkehrs mit dem Witwatersrand.

Britisch-Südafrika.

Dem Geschäftsbericht der Britischen Südafrika-Gesellschaft über das am 31. März 1895 beendete Geschäftsjahr entnehmen wir folgendes: Die Betschuanaland-Eisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1893 zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Vryburg nach Mafeking und von dort nordwärts nach dem Sambesi gebildet. Die in Mafeking endigende Strecke wurde im Oktober 1894 dem Betriebe übergeben und der Reinertrag für den 10monatigen Zeitraum bis zum 31. Juli 1895 betrug 4 % des Anlagekapitals. Die Entfernung von dem jetzigen Endpunkt Mafeking bis Buluwayo, einem wichtigen Orte auf ihrem Wege, beträgt etwa 500 Englische Meilen. Die Strecke Mafeking-Gaberones (95 Meilen) ist gegenwärtig im Bau und wird im Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden; die Anlagekosten einschliesslich der Brücken belaufen sich auf 2 575 ℒ für die Meile. Von Gaberones wird die Linie zunächst bis Palapye (175 Meilen) fortgesetzt; die Pläne dazu sind fast vollendet. Die Bahn wird über Buluwayo bis Salisbury verlängert und in Umtali an die Beïra-Eisenbahn, die auf Portugiesischem Gebiet am Meere endigt, angeschlossen werden. Im September 1895 hat die Betschuanaland-Eisenbahngesellschaft 900 000 ℒ 5 % Schuldverschreibungen ausgegeben; es ist dies ein Theil der in Höhe von 1 300 000 ℒ genehmigten Anleihe, deren Zinsen von der Südafrika-Gesellschaft gewährleistet sind. Diese hatte die Baugelder für die Linie Vryburg-Mafeking vorgestreckt und dafür 6 % Schuldverschreibungen der Eisenbahn übernommen; letztere sind nun in 5 % Stücke umgetauscht worden.

Die Beïra-Eisenbahn, deren meiste Antheilscheine sich in den Händen der Britischen Südafrika-Gesellschaft befinden, bietet den einzigen bequemen Weg, um von der Ostküste in Maschonaland einzudringen; sie ist im letzten Jahre bis Chimojo vorgeschoben worden. Die Baupläne des bis Umtali und Salisbury gehenden Theils sind fertiggestellt und die Bauarbeiten sollen in kurzem begonnen werden. Eine neue Gesellschaft hat sich unter dem Namen: „Beïra Junction railway company“ zu dem Zweck gebildet, um eine 36 Meilen lange Eisenbahn von Port Beïra nach Fontesvilla, dem jetzigen Ausgangspunkt der Beïrabahn, zu bauen. Wenn diese Anschlusslinie sowie die Fortsetzung von Chimojo bis Salisbury fertiggestellt sind, wird die Hauptstadt von Rhodesia in direkter Eisenbahnverbindung mit Beïra am Indischen Ozean stehen. Trotz der Schwierigkeiten, welche der Mangel an Arbeitern schafft, schreiten die Arbeiten schnell vorwärts und alles lässt voraussehen, dass die Bahn in einigen Monaten vollendet werden kann. In Beïra, dem südlichen Endpunkt der Bahn, wird ein Pier in tiefem Wasser gebaut werden.

Das Telegraphennetz der Südafrika-Gesellschaft entwickelt sich schnell. Von den im letzten Jahre neu gebauten Linien ist die am 7. Februar 1895 eröffnete Linie von Buluwayo nach Charter zu erwähnen. Bald wird eine Zweiglinie Gwelo mit dem Grubenbezirk von Selukwe verbinden; eine Linie mit eisernen Stangen ist zwischen Mangwe und Maclutsie (96 Meilen) hergestellt worden. Andererseits hat die Südafrika-Gesellschaft auf Grund eines mit der Beïra-Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags die Linie von Chimojo nach Salisbury fertiggestellt. Die Gesammtlänge der südlich vom Sambesi gelegenen Telegraphenlinien der Gesellschaft beträgt 1 354 Meilen. Ihr Betrieb hat während des Jahres 1894/95 eine Einnahme von 9 701 ℒ und eine Ausgabe von 6 432 ℒ ergeben; für das Halbjahr vom 31. März bis 30. September 1895 betrugen die Einnahmen 7 631 ℒ und die Ausgaben 3 389 ℒ.

Der Bau der der Transcontinental Telegraph Company gehörigen Strecke Salisbury-Tete ist infolge aussergewöhnlicher Schwierigkeiten, welche durch den Mangel an Arbeitern, durch lange Trockenheit und durch die felsige Beschaffenheit des Bodens jenseits des Darwinberges verursacht wurden, verschoben. Indessen konnten am 22. Oktober 1895 vermittelst zeitweiliger Werke Verbindungen mit Tete hergestellt werden. Nach den letzten Nachrichten haben 162 Meilen von dieser Linie einen dauernden und 75 Meilen einen zeitweiligen Charakter und man spart keine Mühe, um diese Strecke zu vollenden; am 24. September 1895 ist ein Telegraphenbüreau in Mazon eröffnet worden. Die Portugiesische Regierung hat eine Telegraphenlinie von Chinde nach Tete hergestellt; vermittelst der Transkontinentallinie, die Tete berührt, ist Chinde dadurch mit Mittel- und Südafrika sowie Europa in Verbindung gesetzt.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigungsansprüche des Eigenthümers und der Miether eines an einer Strasse liegenden Hauses für eine temporäre Störung in der Benutzung desselben. Aus den Entscheidungsgründen: In der Tieferlegung des Fahrdammes durch die Eisenbahnverwaltung ist objektiv eine Verletzung eines erworbenen Rechts der Beklagten enthalten (nach dem aus der Rechtsprechung des vormaligen Obertribunals und des Reichsgerichts [Band 7, Seite 213 ff.] entnommenen Satze, dass den Eigenthümern der in einer öffentlichen Strasse erbauten Häuser eine auf stillschweigender Uebereinkunft beruhende Servitut an der öffentlichen Strasse zusteht, vermöge deren sie die ungehinderte Kommunikation mit derselben beanspruchen können). Dem Berufungsrichter fällt ein Rechtsirrthum nicht zur Last, wenn er in den Veranstaltungen, die den Zugang zu dem C.'schen Hause und den darin befindlichen Geschäftsräumen der Beklagten zwar nicht gänzlich aufhoben, doch aber für längere Zeit erheblich erschwerten, eine Beeinträchtigung jenes servitutarischen Rechts der Strassenanlieger auf ungehinderte Kommunikation gefunden hat.

Derselbe verkennt nun nicht, dass die Anlieger einer Strasse sich vorübergehende Störungen der Kommunikation gefallen lassen müssen, wenn es sich um Reparaturen oder Verbesserungen der Strasse selbst handelt (Pflasterung, Asphaltirung), und ebenso, wenn die Störungen aus sonstigen Zwecken der Strasse entspringen (z. B. Röhrenlegung); er nimmt aber ohne Rechtsirrthum an, dass ein solcher Fall hier nicht vorliegt, da es sich um eine Aenderung der Höhenlage der Strasse handelte, die lediglich „das Interesse der Eisenbahnanlage betraf, also ausserhalb der Zwecke lag, denen der Regel nach die öffentliche Strasse zu dienen hat."

Der Berufungsrichter hat ferner mit Recht angenommen, dass das servitutarische Recht des Hausbesitzers an der Strasse auch den Miethern zustatten kommt; denn durch die Ueberlassung des Hauses oder bestimmter Theile desselben zum Gebrauch wird dem Miether auch der Gebrauch derjenigen mit dem Grundstück verbundenen Rechte überlassen, die zur wirksamen Ausübung des Miethsrechts erforderlich sind. Dazu gehört in erster Linie das Recht des Hauseigenthümers auf ungehinderte zweckentsprechende Benutzung der an seinem Grundstück vorüberführenden städtischen Strasse, ein Recht, durch welches die Gebrauchsfähigkeit und Nutzbarkeit der Miethsräume ebenso bedingt ist, wie die des Grundstücks überhaupt. Es handelt sich also nicht blos um einen thatsächlichen Vortheil, der dem Miether aus der Lage an einer öffentlichen Strasse erwächst, vielmehr steht dem Miether an dieser Strasse ein eigenes, vom Eigenthümer abgeleitetes Recht zu, welches in dem Miethsrecht selbst enthalten und gleich diesem durch den Miethsbesitz dinglich geworden ist.

Ein Eingriff in dieses Recht im öffentlichen Interesse verpflichtet nach § 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht den Staat oder das durch den Eingriff begünstigte Gemeinwesen zum Ersatz des Schadens, der dem Miether aus der Beeinträchtigung dieses seines Rechtes und damit zugleich seines Miethsrechts entstanden ist. Als einen solchen Schaden hat der Berufungsrichter mit Recht die Einbusse erachtet, die die Beklagten infolge der Erschwerung des Zuganges zu ihren Geschäftsräumen im Ertrage ihrer darin betriebenen Geschäfte erlitten haben. Der Werth der von ihnen zum Zwecke ihres Geschäftsbetriebes gemietheten Räume war für sie durch die Lage an der öffentlichen Strasse wesentlich bedingt, er wurde entsprechend vermindert, solange die Verkehrsstörung auf dieser Strasse dauerte, und in den Mindererträgen der von den Beklagten betriebenen Geschäfte drückt sich der Werth der ihnen entzogenen Vortheile, die ihnen kraft erworbenen Rechts zukommen, aus, auf deren Vergütung sie daher gemäss § 75 a. a. O. Anspruch haben.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. September 1895 in Sachen Preussischer Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Berlin-Stettin] w. Sch. u. Genossen.)

Auf einen in den Zollabfertigungsräumen auf einem Bahnhofe beschäftigten Zollbeamten finden die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 28. Mai 1885 über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung und des Preussischen Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 keine Anwendung.

Kläger ist Beamter der Zollverwaltung und in dieser, also in keinem reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe, insbesondere nicht in dem der Eisenbahnverwaltung, beschäftigt gewesen. Dies wird auch dadurch nicht geändert, dass Kläger gemäss § 5 des Eisenbahnzollregulativs in den auf dem Bahnhofe zu Lüneburg eingerichteten Zollabfertigungsräumen Dienst that. Denn diese Räume waren von denen des Eisenbahnbetriebsdienstes getrennt und hatte Kläger lediglich die zollpflichtigen Güter in jenen Räumen von der Eisenbahnverwaltung in Empfang zu nehmen und für deren sichere Aufbewahrung bis zur Zollabfertigung Sorge zu tragen, insbesondere die Schiebethüren, durch welche die zollpflichtigen Güter in jene Räume hineinbeziehungsweise hinausbefördert wurden, zu verschliessen. Gerade bei dieser letzteren Gelegenheit hat sich auch der in Rede stehende Unfall ereignet, indem eine dieser Thüren auf den Kläger, als dieser mit deren Zuschieben beschäftigt war, fiel. Zu dem Eisenbahnbetriebe im Sinne des Reichsgesetzes vom 28. Mai 1885 über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung gehören aber nur diejenigen Verrichtungen, die zu dem Eisenbahnbetriebe als solchem im Gegensatz zu der gefahrlosen Beschäftigung in den Büreaus, beim Reinigen der Zimmer usw. gehören (v. Woedtke, Kommentar zum Unfallversicherungsgesetze, 4. Auflage, Seite 397, Anm. 5). Es kann daher auch keine Rede davon sein, dass auf den Kläger das Königlich Preussische Gesetz vom 18. Juni 1887, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen Anwendung leidet. Zwar sollen nach der Begründung des bezüglichen Gesetzentwurfs die Wohlthaten jenes Gesetzes nicht blos den eigentlichen Betriebsbeamten, sondern auch allen Beamten, welche aus Anlass der staatlichen beziehungsweise polizeilichen Beaufsichtigung der reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe den Gefahren der letzteren gleichfalls ausgesetzt sind, zu gute kommen. Allein Kläger war nach der Art seiner Beschäftigung weder mit der Beaufsichtigung des Betriebes der Eisenbahnverwaltung betraut, noch den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt. Unter diesen Umständen kann auch der erhobenen Klage gegenüber sich auf § 8 des Gesetzes vom 18. Juni 1887 nicht berufen werden.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Januar 1896 in Sachen der Eisenbahndirektion in Hannover [Beklagten u. Revisionsklägerin] w. den Steueraufseher a. D. H. [Kläger u. Revisionsbeklagten].)

Bücherschau.

Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Preis 16 *M*.

Von diesem jährlich erscheinenden grossen statistischen Werke ist Ende Februar d. J. Band XV, welcher das Betriebsjahr 1894/95 behandelt, erschienen.

In 35 ausführlichen Tabellen und 4 Anlagen werden statistische Uebersichten über Ausdehnung und bauliche Anlagen, über Betriebsmittel, Betriebsergebnisse und Unfälle, sowie über den Personalstand der Deutschen Eisenbahnen gegeben. Anhang I stellt die Gesammtergebnisse der Betriebsjahre 1893/94 und 1894/95 gegenüber, Anhang II und III enthalten Uebersichten der Radreifenbrüche, sowie der Achsen- und Schienenbrüche, während Anhang IV eine Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands unter Zugrundlegung der Eigenthumsverhältnisse am Ende 1894/95 bietet.

Das einen Auszug aus dem grossen Werk bietende kleinere Werk „Uebersicht der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik" (Band XIV Betriebsjahr 1894/95) befindet sich noch in Arbeit. Wir behalten uns vor, ausführlicher über beide Werke zusammen zu berichten.

Berichtigung.

In dem, in Nr. 20 S. 181 fg. d. Ztg. abgedruckten Aufsatze über „Das Unternehmen im Sinne des Enteignungsgesetzes" muss der Eingang des Absatzes 5 auf Seite 182 lauten: „Unbestrittenermaassen ist das verliehene Enteignungsrecht ein Privilegium."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Süddeutsche Nebenbahnen. Wegen Beschädigung durch Hochwasser ist vom 9. d. Mts. ab der Betrieb auf der Bregthalbahn auf voraussichtlich 5 Tage und auf der Strecke Riegel-Gottenheim der Kaiserstuhlbahn auf voraussichtlich 8 Tage eingestellt.

Karlsruhe, 9. März 1896. (477)
Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Seit dem 9. d. Mts. ist der Verkehr auf den der Grossh. Badischen Staatsbahn gehörigen oder unter Staatsverwaltung stehenden Strecken zwischen den Stationen Offenburg und Dinglingen, Oberkirch-Oppenau, Hausach-Schiltach, Denzlingen-Waldkirch, Hugstetten-Gottenheim, ferner auf der an die Grossh. Badische Staatsbahn bezüglich des Wagenübergangs gemäss § 6 der Vereinssatzungen angeschlossenen Bregthalbahn (Donaueschingen-Furtwangen infolge von Ueberschwemmungen unterbrochen.

Der Güterverkehr wird soweit möglich über Hilfslinien geleitet.

Karlsruhe, den 11. März 1896. (478)
Generaldirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Süddeutsche Nebenbahnen. Der Betrieb auf der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn wird am 12. d. Mts. wieder aufgenommen.

Karlsruhe, 11. März 1896. (479)
Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Die Stationen Dettmannsdorf-Kölzow, Sülze, Tessin und Tribsees der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn werden mit dem 20. d. Mts. in die Ausnahmetarife 7 und 8 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 11. März 1896. (480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 15. März 1896 tritt der Nachtrag 3 zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen usw.) und Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse usw.) enthält.

Der Nachtrag ist von den Abfertigungsstellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Hannover, den 11. März 1896. (481)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Am 15. d. Mts. treten unter Aufrechterhaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen Bestimmungen für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel ab Szalonta nach den Stationen Dresden, Leipzig und Weinböhla direkte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben wird bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und den betreffenden Stationen Auskunft ertheilt.

Berlin, den 9. März 1896. (482)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. treten im Verkehr zwischen Oberhessischen Stationen und Gemünden Bayerische Staatsbahn direkte Entfernungen in Kraft. Dieselben gelten nicht für den Ortsverkehr der Station Gemünden, sondern dienen nur zur direkten Frachtberechnung für die Stationen der Lokalbahnlinie Gemünden-Hammelburg.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Frankfurt a/M., den 10. März 1896. (483)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Tarif Theil V Heft 1 vom 1. Dezember 1893. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.) Am 1. April 1896 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

München, im März 1896. (484)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Station Hostenbach wird mit Geltung vom 15. März d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 11 (für Eisenerze, Schlacken usw.) des Heftes 2 und in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) des Heftes 5 des Süwestdeutschen Verbands-Gütertarifs einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Station Hostenbach und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 5. März 1896. (485)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe wird — ausser bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen — neue, grossentheils ermässigte, zum Theil auch erhöhte Frachtsätze für die Prager Stationen, für Kralup, Rakonitz, Smichow und für die Stationen der Böhmischen Westbahn enthalten.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 50 ₰ = 60 Heller (Kronenwährung) für das Stück ab 20. April erhältlich.

München, im März 1896. (486)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Linksrheinisch-Hessischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 15. März d. J. ab wird die Station Wilsenroth in den Ausnahmetarif 5b für Basalt usw. einbezogen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 6. März 1896. (487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Tarif, Theil II Heft 1. Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr von Marmaros-Sziget transito nach Oberschlesischen Hochofenstationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 46 für genannte Station um 4 ₰ für 100 kg gekürzt.

Breslau, den 9. März 1896. (488)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr mit den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 12. März d. J. ab der Artikel „Salpeterabfall (gewonnen durch Verarbeitung des salpeterhaltigen Seewassers aus Salpeterschiffen)“ in den Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 auf den Seiten 1 und 2 hinter „Chilesalpeter“ aufgenommen.

Berlin, den 9. März 1896. (489)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Für Litographiesteinsendungen von Pappenheim, Solnhofen und Treuchtlingen nach den Niederländischen Seehäfen gelangen mit 1. April 1896 ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, im März 1896. (490)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Der Ausnahmetarif „C“ (für geschlossene Sendungen von 200–300 t), Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets im vorbezeichneten Verkehre, wird vom 1. April d. J. ab auf den Verkehr nach den nördlich von Amsterdam und Haarlem sowie nach den an der Strecke Schiedam-Hoek van Holland gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft ausgedehnt. Für Sendungen nach den genannten Stationen kommen die um 2 ℳ für 10000 kg erhöhten Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs C zur Anwendung.

Essen, den 9. März 1896. (491)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) Theil II treten an Stelle der Bestimmungen auf Seite 30 Nr. 28 (Wesel nach und von jedem Punkte der Esplanade usw.) vom 1/4. 96 ab widerruflich folgende: „Beförderung von Gütern in Wagenladungen auf der Zweigbahn, 1 Wagen, 2,00 ℳ“.

Münster, den 11. März 1896. (492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des III. Nachtrages zum Tarif Theil IV, Heft 2 und des I. Nachtrages zum zugehörigen Anhange. Am 1. April 1896 tritt der III. Nachtrag zum Tarif, Theil IV, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1894 und der I. Nachtrag zum zugehörigen Anhange in Wirksamkeit.

Nachtrag III enthält:
- Neue Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Szalonta, ferner solche für Borke (Rinde) im Verkehre mit Gilvács und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Nachtrag I zum Anhange enthält:
- Anwendung der Kursdifferenzen und Ergänzung der Tabelle der Kursdifferenzen.

Exemplare des Nachtrages III sind zum Preise von 20 Hellern für das Stück und jene des Nachtrages I gratis

bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 9. März 1896. (493)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Oele, fette in Fässern (Ausn.-Tarif Nr. 25) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz und umgekehrt nach Stockerau . . .	187 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag und umgekehrt nach Stockerau . . .	182 ₰
Von Dresden-Elbkai und umgekehrt nach Stockerau . . .	234 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. März 1896. (494)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ergänzung der im Verordnungsblatte Nr. 149 vom 24. Dez. 1895 für Russischen Zucker publizirten Frachtsätze. Für Sendungen, die per Achse in Brody, Nowosielitza oder Podwoloczyska einlangen, genügt der Nachweis der Russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr mit Südwestrussland vom 1/10. 1894 auf Seite 5 unter 4 c enthaltenen speziellen Bestimmungen.

Wien, am 13. März 1896. (495)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird für den Verkehr auf Sommerkarten nach Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangeroog an Stelle der bisherigen ein neuer Tarif eingeführt.

Derselbe enthält u. a. erhöhte Tarifsätze nach Norderney, sowie neue Tarifsätze nach Juist. Der bisherige Verkehr nach Helgoland über Geestemünde wird dagegen aufgehoben.

Die aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Essen, den 14. März 1896. (496)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai d. J. werden die Schnellzüge 13, 18, 19 und 20 der Strecke Berlin-Leipzig-Hof-München in Leipzig Berliner Bahnhof wieder halten. Demgemäss werden die im Personen- und Gepäckverkehr nach und von Leipzig Bayerischer Bahnhof bestehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze, welche den Preisen ab Berliner Bahnhof entsprechen und in den Erfurt etc.-Sächsischen bezw. Breslau-Bromberg-Sächsischen Personen- und Gepäcktarif aufgenommen sind, mit dem 1. Mai d. J. aufgehoben.

Halle a/Saale, den 6. März 1896. (497)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Thüringischer Verbands-Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. werden die im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Stationen der Thüringischen Privateisenbahnen bestehenden Zeitkarten für die Dauer von ein bis zwölf Monaten wegen mangelnder Benutzung aufgehoben.

Erfurt, den 7. März 1896. (498)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Grossh. Hessische Staatseisenbahnen. Verdingung der Lieferung von Kiefernschwellen für den Oberbau der beiden Neubaulinien Friedberg-Hungen und Beienheim-Nidda. Die Lieferung von 3000 Stück Weichenschwellen und 56000 Stück gewöhnlichen Querschwellen, beide Sorten aus Kiefernholz, in imprägnirtem oder nicht imprägnirtem Zustande, soll im ganzen oder gruppenweise oder bezüglich der gewöhnlichen Querschwellen in Theilen von nicht unter 1000 Stück öffentlich verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreauzimmer Nr. 3 der unterzeichneten Behörde in Giessen (Frankfurterstrasse 64) einzusehen oder von dort gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 20 ₰ zu beziehen.

Angebote sind postfrei und unter entsprechender Aufschrift an dieselbe Behörde bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 28. März d. J., Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Grossh. Baubehörde für Nebenbahnen
in Oberhessen. (499)

6. Offene Stellen.

Ein Bauaufseher, im Hochbau und Oberbau praktisch erfahren, wird zum Antritt am 1. April d. J. gesucht.

Bauhandwerker werden bevorzugt.

Bei Brauchbarkeit wird spätere Anstellung als Bahnmeister in Aussicht gestellt.

Bewerbungen sind unter Beifügung eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und der Zeugnissabschriften, sowie unter Angabe der Besoldungsansprüche an die unterzeichnete Direktion zu richten.

Soldin, den 11. März 1896. (500)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Elbeumschlagsverkehr (Reexpedition in Bubna St. E. G.). Die in den Elbeumschlagstarifen für Westösterreich vom 1. Juni 1893, für Ungarn vom 1. September 1893, für Galizien und die Bukowina vom 1. Januar 1893 für Südwest-Russland vom 1. Oktober 1894 und für Rumänien vom 1. Juni 1895, angeführte Reexpeditionsstelle: „Bubna Station der St. E. G. (Lagerhaus der Unionbank) ist ab 1. März 1896 als: „Lagerhaus der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Bubna“ zu bezeichnen.

Wien, am 5. März 1896. (501)
K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 23. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. März 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1894.
Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Januar d. J.
Betriebseröffnungen bezw. -Beschränkungen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Der Nothstandstarif für Düngemittel.
Bahnsteigsperre.
Württemberg. Staatseisenbahnen.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.
Marienburg-Mlawkaer Eisenb.
Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
Kleinbahnen.
Düsseldorf-Crefelder Kleinbahn.
Strassenbahnen.
Fernsprechämter im Deutschen Reich.
Urtheile des Reichsgerichts.
Verschiedenes:
Zum Jungfraubahn-Projekt.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Betriebsüberlassungen.
4. Verkehrsstörungen.
5. Güterverkehr.
6. Personen- und Gepäckverkehr.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 19.)

Unter den historisch statistischen Artikeln verdienen vor allem jene Beachtung, welche sich mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens (Geschichte, Gesetzgebung und Politik, Geographie, Technik, Statistisches) der einzelnen Länder befassen. Wir betrachten gerade diese Gruppe von Artikeln, in welchen hervorragende Fachmänner die Eisenbahnen ihres Landes in einer den strengsten Anforderungen entsprechenden Weise und in einer Ausführlichkeit, welche fast den Rahmen eines encyklopädischen Werkes überschreitet, beschreiben, als eine unschätzbare Quelle für die historische Forschung. Wir heben nur hervor die Artikel über die Eisenbahnen von Amerika (v. d. Leyen), Asien, Belgien (Hubert), China, Dänemark, Deutschland (Dr. Röll), Frankreich, Griechenland, Grossbritannien und Irland, Italien (Claus), Niederlande (Wickewoort-Crommelin), Norwegen, Oesterreich (Konta), Portugal (Gomez), Rumänien (Calmar), Russland (Eisner), Sachsen (v. Seydewitz), Schweden (Lundsberg), Schweiz (Dietler), Serbien, Spanien (Huguet), Türkei, Ungarn (v. Dobiecki), Württemberg (Kaltenmark) u. a.

Unter den Europäischen Staaten darf Oesterreich sich rühmen, die erste Eisenbahn besessen zu haben. Bereits in einem 1807 an die Hydrotechnische Gesellschaft in Böhmen erstatteten Berichte über den Donau-Moldaukanal gab der Direktor der mathematischen und technischen Studien an der Prager Universität, Franz Ritter v. Gerstner, die erste Anregung zur Herstellung einer Eisenbahnlinie zwischen diesen beiden Flussgebieten. Wiewohl Gerstner für die Verwirklichung dieses Projektes seine besten Kräfte einsetzte, so sollte dieselbe doch erst seinem Sohne, Franz Anton Ritter v. Gerstner, Professor am polytechnischen Institut in Wien, gelingen. 1824 erhielt derselbe ein ausschliessliches Privileg zum Bau einer zwischen Mauthausen (Linz) und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn. 1827 folgte ein Privileg für eine Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen. Das dritte Privilegium wurde 1832 für eine Holz- und Eisenbahn von Linz nach Gmunden verliehen. Ein Theil der Budweiser Linie wurde bereits 1827 als erste Eisenbahn des Kontinents in Betrieb gesetzt.

Bei allen diesen Privilegien handelte es sich noch um Pferdebahnen. Selbst bei Projektirung der Ferdinands-Nordbahn dachte man nur an Pferdebetrieb und fasste erst den Lokomotivbetrieb ins Auge, als die wiederholt nach England entsendeten Sachverständigen ihrer Ueberzeugung Ausdruck gaben, dass kein genügender Zweifel an dem Erfolge des Lokomotivbetriebes obwalten könne. 1836 wurde die Nordbahn dem Wiener Bankhause Rothschild konzessionirt und eine Subskription auf 12 000 Stück Aktien zu 1 000 fl. Konv.-Münze eingeleitet; der Erfolg war ein glänzender. Bereits am ersten Tage war der Betrag vielfach überzeichnet. Im Frühjahre 1836 wurde die erste Generalversammlung abgehalten und die Direktion bestellt, welche die nöthigen Schritte zum Bau einleiten sollte. Alles schien im besten Gange, als sich plötzlich infolge ungünstiger Nachrichten über die Ergebnisse der Englischen Eisenbahnen ein Umschwung in der öffentlichen Meinung

vollzog und auch in maassgebenden Kreisen Zweifel an der Durchführbarkeit des Unternehmens laut wurden. Als die ungünstige Stimmung immer weiter um sich griff, bewog das Haus Rothschild die Direktion zur Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung. Es wurde den Aktionären Aufklärung über den offenen Stand des Unternehmens gegeben und ihrer Entscheidung anheimgestellt, ob mit der Ausführung der Bahn begonnen oder die Aktiengesellschaft wieder aufgelöst werden sollte, für welchen Fall das Haus Rothschild das von ihm an die Aktiengesellschaft übertragene Privilegium wieder rückübernehmen und die bestrittenen Vorauslagen aus eigenem ersetzen zu wollen erklärte. Das ebenso uneigennützige, als von weitem Blick zeugende Vorgehen Rothschild's, welchem in der Halle des Wiener Nordbahnhofs ein Denkmal gesetzt wurde, wirkte auf die Versammlung; dieselbe entschied sich mit grosser Mehrheit für die Fortführung des Baues. Hiermit war das Zustandekommen der Ferdinands-Nordbahn gesichert und die Aera der Lokomotivbahnen in Oesterreich eröffnet.

Wenige Jahre danach wurde angesichts der zum Durchbruch gelangten Einsicht über die volkswirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen zum ersten Male das Staatsbahnsystem in Oesterreich inaugurirt, wobei zugleich das Programm für die Ausgestaltung des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes dahin vorgezeichnet wurde, dass bei der Anlage von Eisenbahnen ebenso auf den Zug des Welthandels (Hamburg-Triest), sowie auf die Verbindung der einzelnen Theile unter sich und mit Wien Bedacht genommen werden sollte. Im Sinne dieses Programms wurde insbesondere der technisch denkwürdige Bau der Bahn über den Semmering nach Triest, sowie jener der nördlichen Staatsbahn ausgeführt.

Die missliche Lage der Staatsfinanzen veranlasste bekanntlich die Oesterreichische Regierung, sich in den Jahren 1855 bis 1858 ihres Eisenbahnbesitzes zu entäussern und es gingen die Hauptbestandtheile desselben an die Südbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft über; zugleich wurde dem Privatunternehmungsgeist durch Verlängerung der Konzessionsdauer, Gewährung staatlicher Zinsengarantien und anderer Unterstützungen neue Anregung gegeben. Diese Maassnahmen riefen in der That die gewünschte Antheilnahme der Privatthätigkeit hervor. Es entstanden in jener Zeit u. a. die Galizische Carl Ludwigbahn, Kaiserin Elisabethbahn, Böhmische Westbahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn usw.

Der Rückschlag, der nach jeder Periode des Aufschwungs sich einzustellen pflegt, liess nicht lange auf sich warten.

Das Nichteintreffen der bei manchen Bahnen gleich für den Anfang erhofften vollen Ertragsfähigkeit, sowie die Verdüsterung der allgemeinen Lage verursachten eine intensive Rückstauung der Unternehmungslust, welche erst nach dem Kriege vom Jahre 1866 wiederkehrte. Konta schildert nun in seinem Artikel in äusserst anregender Weise die grossartige Entwickelung des Eisenbahnwesens bis zum Jahre 1873, die Spekulationswuth, welche sich auch der Eisenbahnen bemächtigte, die verheerende Krise vom Jahre 1873, die Thätigkeit der Regierung zur Sanirung der Schäden — darunter auch die Uebernahme verschiedener nothleidend gewordener Bahnen, welche den Grundstock des neuen Staatsbahnnetzes bilden, die systematische Ausgestaltung derselben durch Erwerbung einer Anzahl von Hauptbahnen, endlich die Förderung der Bestrebungen zur Vervollständigung des Schienennetzes durch Bau von Neben- und Lokalbahnen, sowie den grossartigen Aufschwung dieser Bahnen in den letzten Jahren.

Dies in kurzen Zügen der Gedankengang des geschichtlichen Theils des Konta'schen Artikels. Nicht minder lehrreich wie dieser Theil ist die umfassende Darstellung der geographischen Gliederung des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes.

Bei der Schilderung des technischen Charakters der Oesterreichischen Eisenbahnen wird mit Recht auf den grossen wissenschaftlichen Antheil Oesterreichs an dem Eisenbahnbau hingewiesen. Die Semmeringbahn, die erste Alpenbahn, begründete eine neue Schule des Eisenbahnbaues, welche bei den späteren Alpenbahnen, über den Brenner, das Toblacher Feld und den Arlberg eine weitere und zwar bei jeder dieser Bahnen eigenartige Entwickelung fand. Diese 4 Oesterreichischen Alpenbahnen bieten die verschiedenartigsten geologischen, orographischen, hydrographischen und klimatischen Verhältnisse Infolge dessen finden sich bei diesen Linien die mannigfaltigsten Anordnungen, welche bei einer Alpentrasse überhaupt vorkommen können.

Besonderes Interesse erweckt der Artikel „Ungarische Eisenbahnen", zumal eine zusammenhängende Darstellung der geschichtlichen Entwickelung der Ungarischen Eisenbahnen bisher nicht veröffentlicht war. Schon im Jahre 1848 legte der Kommunikationsminister Graf Széchényi ein vollständiges Eisenbahnprogramm vor, dessen Grundzüge bis auf den heutigen Tag für die Ungarische Eisenbahnpolitik maassgebend geblieben sind: „Der Brennpunkt des Ungarischen Handels und der Gewerbe — so sprach sich Graf Széchényi aus — ist Budapest. Budapest ist das Herz des Landes, und die dahin führenden Eisenbahnlinien sind als jene Hauptadern zu betrachten, die den Kreislauf des Blutes vom Herzen bis an die äussersten Grenzen des Landes vermitteln." Welchen Aufschwung das Ungarische Eisenbahnwesen dank der zielbewussten Politik der Ungarischen Regierung seit dem Jahre 1867 genommen hat, ist bekannt. Nahezu $^4/_5$ des Ungarischen Bahnnetzes, dessen Hauptlinien strahlenförmig von Budapest, dem Mittel- und Brennpunkt des Ungarischen Verkehrs, ausgehen, befinden sich in den Händen des Staats, welcher der Entwickelung des Eisenbahnwesens kräftigste Förderung angedeihen lässt. Bemerkenswerth in dieser Richtung ist unter anderem die im Jahre 1889 erfolgte Einführung eines sehr billigen Zonentarifs, welche eine grossartige Steigerung des Personenverkehrs zur Folge hatte.

Besondere Sorgfalt ist selbstverständlich der Darstellung der Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens gewidmet; abgesehen von umfassenden Abhandlungen über jedes grössere Eisenbahnunternehmen und insbesondere über die Staatsbahnnetze der einzelnen Deutschen Staaten finden wir in dem Artikel „Deutsche Eisenbahnen" eine zusammenfassende Darstellung derselben. Dieser Artikel schildert in dem geschichtlichen Theil, wie sich in Deutschland die Eisenbahnen nur schwer Eingang verschaffen konnten, ungeachtet eine Anzahl von Männern, wie Baader, Henschel, von Amsberg und vor allem Friedrich List schon frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahnen erkannt hatten und für ihre Einführung in Deutschland thätig waren. Einerseits hegten Regierungen und Kapitalisten Misstrauen in die Rentabilität der Eisenbahnen, andererseits fürchteten erstere die liberalen und demokratischen Wirkungen des neuen Verkehrsmittels. Dazu wirkte die Tendenz der Kleinstaaten, sich von einander abzuschliessen, dem Eisenbahnwesen entgegen (eine Tendenz, welche auch noch viel später mit Entschiedenheit zu Tage trat, als nämlich Fürst Bismarck 1875 mit dem grossartigen Projekt hervortrat, sämmtliche Deutsche Bahnen in Reichsbahnen zu verwandeln). So kam es, dass erst 1835 nach Besiegung zahlloser Schwierigkeiten die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth eröffnet wurde; 1837 folgte die erste Theilstrecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und 1838 die erste Deutsche Staatsbahnlinie Braunschweig-Wolfenbüttel. Ein Umschwung zu Gunsten der Eisenbahnen trat zunächst in Preussen seit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm IV. ein, und nahm das Eisenbahnwesen, namentlich als man sich entschloss, den Gesellschaften mässige Zinsengarantien zu gewähren, einen bedeutenden Aufschwung. Angeregt durch Preussens Vorgehen regte sich auch in den Deutschen Mittelstaaten das Interesse für das Eisenbahnwesen, und zwar wandten sich diese Staaten — von Bayern und Sachsen zunächst abgesehen — dem reinen Staatsbahnsystem zu.

Anfangs der 60er Jahre trat in Preussen ein Systemwechsel ein. Die Lehre von der freien Konkurrenz gewann die Oberhand. Man konzessionirte zahlreiche neue Bahnen, darunter manche Konkurrenzlinien bestehender Bahnkomplexe. Ja, der Staat selbst baute Konkurrenzlinien, um die Macht der Staatsbahnen zu stärken. Erst Ende der 70er Jahre sah sich die Regierung durch die Erkenntniss der mit dem gemischten System verbundenen wirthschaftlichen Nachtheile veranlasst, einen entscheidenden Schritt zur Verstaatlichung der Privatbahnen zu unternehmen, und eine Gesetzvorlage wegen Erwerbung einer Reihe wichtiger Privatbahnen einzubringen. Durch die Annahme dieser Gesetzvorlage war die weitere Entwickelung auf dem nunmehr eingeschlagenen Wege von selbst gegeben, und wurden seither nahezu alle Preussischen Privatbahnen verstaatlicht. Auch Bayern und Sachsen gingen zum reinen Staatsbahnsystem über. In Norddeutschland bestehen fast gar keine namhaften Privatbahnen mehr, in Süddeutschland nur die Hessische Ludwigsbahn, deren Verstaatlichung im Zuge ist und die Pfälzischen Bahnen. Die fortschreitende Verstaatlichung und die Förderung des Baues von Neben- und Kleinbahnen sind die Zeichen, unter denen auch die Deutschen Eisenbahnen in der letzten Periode stehen.

In dem geographischen Theile des Artikels „Deutsche Eisenbahnen" ist unter anderem der bedeutsame Einfluss hervorgehoben, den bezüglich aller Deutschen Ströme der Stromlauf auf die Gestaltung des Deutschen Bahnnetzes ausgeübt hat. Einen anders gearteten Einfluss, und zwar in abweisender Richtung nahmen anfänglich die Gebirge auf die Gestaltung der Deutschen Eisenbahnen. Noch 1870 zeigte die Deutsche Eisenbahnkarte auffallende Lücken in Gebirgsgegenden. Heute sind dank den Fortschritten der Technik diese Lücken so gering geworden, dass sie sich kaum mehr von der Grösse der übrigen Maschen des Deutschen Eisenbahnnetzes unterscheiden.

Deutschlands Eisenbahnnetz ist heute nicht blos eines der dichtesten; es ist auch in seiner Organisation und Verwaltung ein unerreichtes Muster und wird es auch in Bezug auf seine technischen Einrichtungen kaum von einem anderen Lande übertroffen.

Allen Ländern Europas voran ging Deutschland in der soliden, in der neuesten Zeit sogar luxuriösen Anlage der Hochbauten, namentlich der Empfangsgebäude, in der mustergültigen Konstruktion von Perronhallen und Eisenbrücken, sowie in der allen Anforderungen der Bequemlichkeit entsprechenden Ausstattung der Personenwagen (Beheizungs-, Beleuchtungseinrichtungen usw.).

Sowohl der grossen Vervollkommnung der Anlage und Betriebseinrichtung als der Verlässlichkeit und Schulung des Personals ist die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebs zuzuschreiben, welche die Deutschen Eisenbahnen auszeichnet.

Wir können den Artikel „Deutsche Eisenbahnen" nicht verlassen, ohne der mit ausserordentlicher Gründlichkeit und Sorgfalt ausgearbeiteten Geschichtstafel der Eröffnungen der Deutschen Eisenbahnen zu gedenken, welche dem Artikel beigegeben ist.*

(Fortsetzung folgt.)

*) Diese Geschichtstafel ist bis zu Ende des Jahres 1889 geführt. (Der betreffende Band der Röll'schen Encyklopädie erschien im Jahre 1890.) Eine Vorgängerin hat dieselbe in der Geschichte der Eisenbahnen von Dr. G. Stürmer (Bromberg 1872, fortgesetzt bis 1875), in dessen Geschichtstafel ausser dem Eröffnungsjahre auch die Tage der Eröffnung der einzelnen Strecken in historischer Reihenfolge aufgeführt werden. Die Red.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1894.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1894*) — der XLV. Jahrgang dieses Werkes — schliessen sich den früheren Jahrgängen in unveränderter Form an.

Das Werk umfasst 225 Seiten Folio und ist in 10 Abschnitte eingetheilt. Es werden behandelt im Abschnitt A die Verwaltung, Richtung, Länge usw. der Eisenbahnen, in Abschnitt B die allgemeine Beschreibung der Bahn, in Abschnitt C das Anlagekapital, in Abschnitt D die Fahrbetriebsmittel nebst deren Leistungen und Verbrauch, in Abschnitt E der Verkehr, in Abschnitt F die Geldergebnisse, in Abschnitt G die aussergewöhnlichen Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, in Abschnitt J die Ruhegehalts-, Kranken-, Sterbe- und Unterstützungskassen und in Abschnitt K die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen. Abschnitt H bringt eine Uebersicht der angestellten Beamten und Diener, sowie der beschäftigten Arbeiter (geordnet nach den verschiedenen Dienstzweigen) und deren Besoldungen usw. Die schmalspurigen Eisenbahnen, auf welche wir am Schlusse dieser Abhandlung zurückkommen werden, sind in einem Anhange zu den statistischen Nachrichten nachgewiesen.

*) Abdrücke des Werkes können zu dem Preise von 7,50 ℳ für das Stück von dem Büreau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4) bezogen werden.

Im Rechnungsjahre 1894 haben dem Vereinsgebiete 82 Eisenbahnverwaltungen angehört und zwar:

A. Deutsche Eisenbahnen,
B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen und
C. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen.

Die Bahn- und Betriebslängen der drei unter A, B und C genannten Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Rechnungsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1894			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1894			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	31 717 (31 663)	11 545 (11 078)	43 262 (42 741)	43 573 (43 055)	42 823 (42 329)	43 457 (42 946)	43 284 (42 736)	42 542 (42 012)	43 181 (42 635)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	21 012 (20 809)	6 301 (5 456)	27 313 (26 265)	28 462 (27 690)	28 196 (27 425)	28 441 (27 625)	27 933 (27 295)	27 627 (26 950)	27 915 (27 281)
3	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 182 (5 161)	594 (607)	5 776 (5 768)	6 963 (6 951)	6 895 (6 884)	6 962 (6 950)	6 960 (6 917)	6 892 (6 849)	6 959 (6 916)
	zusammen	57 911 (57 633)	18 440 (17 141)	76 351 (74 774)	79 018 (77 696)	77 914 (76 638)	78 860 (77 521)	78 177 (76 948)	77 061 (75 811)	78 055 (76 832)

Die Betriebslänge der sämmtlichen Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die fast das Doppelte des Umfangs des Erdäquators beträgt.

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1894 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 33 055 (32 309) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 437 757 (431 187) m. Hierunter befanden sich:

1. 1 123 (1 005) Brücken oder rund 3,4 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen über 30 m und
2. 4 621 (4 538) Brücken oder rund 14 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 10 bis einschliesslich 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet worden ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfallen 29,8 % und unter 2. 33,3 %. Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 84,08 (81,12) km und diejenige der Tunnels 282,63 (278,31) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 57 608 (56 519) km, zweigeleisig 19 568 (19 095) km und drei- bezw. viergeleisig 108 (90) km; hiervon entfallen auf die Deutschen Bahnen 28 249 (28 180) bezw. 15 130 (14 692) und 107 (89) km, auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 24 076 (23 043) bezw. 3 211 (3 197) und 1 (1) km und auf die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 5 283 (5 296) bezw. 1 227 (1 206) km.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 19 810 (19 377) km, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 7 538 (7 046) km und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 230 (2 266) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 29 578 (28 689) km und die Gesammtlänge aller Geleise 126 712 (123 710) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 45,5 (45,7) %, auf die zweigeleisigen Strecken 30,9 (30,9) %, auf die drei- bezw. viergeleisigen Strecken 0,3 (0,2) % und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 23,3 (23,2) %.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt, und zwar: 1. auf 714 (738) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 103 739 (101 862) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau, und zwar: a) 5 034 (5 269) km auf Langschwellen, b) 16 559 (15 190) km auf Querschwellen, c) 137 (132) km auf Einzelunterlagen, d) 128 (112) km anderer Bauart, 4. auf 400 (406) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 25 193 (26 297) km, aus Stahl 95 837 (91 480) Kilometer und auf Schienen aus Eisen und Stahl 5 681 (5 932) km.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 180 911 (174 740) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 23 648 (23 323) km = 31 (31) % derselben in waagerechten Strecken, in Steigungen über 1 : 40 dagegen 187 (163) km; in geraden Strecken lagen 55 263 (54 239) km oder 71 (72) % der Bahnlänge und 346 (310) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke (50 m) besassen die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen, sowie die von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten verwaltete Brassó-Háromszéker Lokalbahn.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden 13 739 (13 217) Stationen, Haltestellen und Haltepunkte, 1 822 (1 687) Signal-Zwischenstellen und 13 986 (13 507) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

In grosser Ausführlichkeit sind die baulichen Anlagen angegeben. Es umfassten an bebauter Grundfläche:

1. die gesonderten Gebäude für die Verwaltung, Diensträume, Beamtenwohnungen, Post usw. . . . . . 859 240 (862 814) qm
2. die Empfangs-(Aufnahms-) Gebäude 3 364 913 (3 269 420) „
3. die besonderen bedeckten Warteräume, sowie Ueberdachungen von Perrons und Geleisen für den Personenverkehr . . . . 1 402 166 (1 408 418) „
4. die Wagenschuppen . . . . 289 535 (286 694) qm
5. die Güterschuppen . . . . 3 638 157 (3 576 563) „
6. die Lokomotivschuppen . . . . . 2 160 218 (2 109 314) „
7. die Werkstattsgebäude . . . . . 2 762 030 (2 707 602) „

Ausserdem kommen noch Wasserstationsgebäude, Koks-, Kohlen-, Torfschuppen und Kohlenladebühnen, Materialienschuppen, Magazingebäude, Aborte als gesonderte Gebäude, Wohnhäuser für Bahnmeister, Arbeiter, Wärter und sonstige Unterbeamte, Laderampen, Drehscheiben (für Lokomotiven und Wagen), Schiebebühnen und Geleis-Brückenwaagen in Betracht.

Der nutzbare Fassungsraum aller Wasserbehälter der Wasserstationen umfasste 252 411 (244 231) cbm.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug 271 331 (258 759) km.

Im Besitze der sämmtlichen Vereinsbahnen befanden sich ferner 79 (94) Zeigerwerke, 29 399 (28 779) Morsewerke, 8 397 (7 254) Fernsprecher, 206 (194) tragbare Schreibwerke, 1 201 (1 131) Werke anderer Art, 8 148 (6 927) Blockwerke und 70 906 (71 404) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1894 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung der Bahnanlage, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 677 825 600 (697 314 600) *M*, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4 913 308 580 (5 259 062 501) *M* und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 560 749 920 (535 318 649) *M* bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 151 884 100 (6 491 695 750) *M*, von welchem Betrage indessen 118 109 174 *M* zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden sind. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden. Bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist das genehmigte Anlagekapital mit 290 479 340 *M* angegeben; dasselbe bezieht sich auf die Erzherzog Albrechtbahn, die Mährische Grenzbahn, die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, die Eisenerz-Vordernberger Bahn, die Linie Czernowitz-Nowosielitza, die Lokalbahn Laibach-Stein und die Linien der verstaatlichten Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1894 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den Deutschen Bahnen auf 11 286 893 257 (11 134 244 111) *M*, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 6 063 762 443 (5 895 231 416) *M* und bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 966 290 222 (953 981 120) *M* bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 18 316 945 922 (17 983 456 647) *M*.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1894 besassen: a) die Deutschen Bahnen 15 683 (15 576), b) die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 013 (5 827), c) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 739 (1 724) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 23 435 (23 127) eigene Lokomotiven. Auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 0,36 (0,36), zu b) 0,21 (0,21), zu c) 0,25 (0,25) und zu d) 0,30 (0,30) eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 5 223 (5 085) Tenderlokomotiven.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- sowie Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Bahnen . 349 615 760 (342 650 659) Zugkm
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . 148 566 451 (142 082 507) „
3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 46 829 080 (45 877 288) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 545 011 291 (530 610 454) Zugkm

Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 27 096 496 (26 789 757) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven der sämmtlichen Vereinsbahnen geleisteten Nutzkilometer zusammen 572 107 787 (557 400 211), während 30 462 997 (29 423 563) km auf Leerfahrten, ferner 21 563 301 (21 596 843) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 11 393 836 (10 910 233) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfallen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen 818 207 794 (802 792 204) bezw. auf 1 km mittlerer Betriebslänge 10 463 (10 433) Lokomotivkm geleistet.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge 1. bei den Deutschen Bahnen 549 193 466 (544 778 028)

bezw. 483 181 988 (476 286 378), 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 205 680 368 (197 517 566) bezw. 191 323 402 (183 353 018), 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 62 751 793 (60 877 986) bezw. 58 804 657 (57 303 811) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 817 625 627 (803 173 580) bezw. 733 310 047 (716 943 207) Lokomotivkm.

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen), auf Steinkohlen-Heizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 8 165 906 (7 981 400) t. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe, einschliesslich der Fracht- und Ladekosten betrugen 98 218 466 (96 222 444) *M.* und der Aufwand für das Schmieren und Putzen der Lokomotiven und Tender 7 500 523 (7 606 465) *M.*

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial betrug 75 211 498 (73 244 231) *M.*

Zur Bewältigung des Verkehrs standen am Schlusse des Berichtsjahres an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) zur Verfügung:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	Lastwagen aller Art
	Anzahl			
den Deutschen Bahnen	29 960 (29 345)	102 490 (99 610)	218 676 (213 858)	321 166 (313 468)
den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	12 692 (12 007)	62 757 (61 598)	80 251 (77 954)	143 008 (139 552)
den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 653 (3 575)	15 061 (14 764)	21 359 (20 892)	36 420 (35 656)
den sämmtlichen Vereinsbahnen	46 325 (44 927)	180 308 (175 972)	320 286 (312 704)	500 594 (488 676)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 101 179 (97 288), in der II. Klasse 375 733 (369 335), in der III. Klasse 1 188 515 (1 146 543) und in der IV. Klasse 227 052 (219 839), zusammen 1 892 479 (1 883 005) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 24,28 (23,92). Die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitt betrug 1 861 071 (1 807 192).

Im eigenen Betriebe der Bahn wurden von den eigenen und fremden Personenwagen überhaupt zurückgelegt 4 473,0 (4 261,2) Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 58 027 (56 209) Achskm. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,44 (4,47) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 24,18 (24,18) % besetzt.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 5 476 043 (5 286 070) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 69,42 (68,19) t und für jede Achse 5 388 (5 329) kg.

Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 16 937,6 (16 643,0) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 216 932 (216 616) Achskilometer durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,38 (2,35) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 44,11 (44,16) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 054 (1 074) vierrädrige, 99 (88) sechsrädrige und 159 (163) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 21 898,7 (21 380,7) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 280 034 (277 859) Achskm zurückgelegt. Auf die Deutschen Bahnen entfallen 13 851,9 (13 712,8) Millionen, auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 506,8 (6 165,2) Millionen und auf die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 540,0 (1 502,7) Millionen Achskilometer.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz (einschliesslich Achsen und Räder) nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre überhaupt 27 165 785 (26 008 368) Mark für Personenwagen und 54 892 370 (52 848 760) *M.* für Güterwagen betragen. Für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen wurden 1 810 059 (1 736 810) *M.* verausgabt.

Durchschnittlich wurden über die ganze Bahn 3 638 (3 565) Personen- und 3 310 (3 300) Güter- und gemischte Züge befördert.

Innerhalb des Berichtsjahres sind von den Reisenden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen rund 19 797,45 (19 017,21) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 456,41 (431,90) Millionen, auf die II. Wagenklasse 3 242,43 (3 084,57) Millionen, auf die III. Wagenklasse 11 352,12 (10 830,18) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 3 670,21 (3 627,64) Millionen und auf Militärs 1 076,28 (1 042,92) Millionen Kilometer.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 5 980 (5 769), in der II. Wagenklasse 42 486 (41 197), in der III. Wagenklasse 148 747 (144 647), in der IV. Wagenklasse 48 091 (48 451) und bei Militärs 14 103 (13 929), zusammen 259 407 (253 993) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,3 (2,3) %, auf die II. Wagenklasse 16,4 (16,2) %, auf die III. Wagenklasse 57,4 (56,9) %, auf die IV. Wagenklasse 18,5 (19,1) % und auf Militärs 5,4 (5,5) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch denjenigen der Deutschen Bahnen; derselbe betrug 335 924 (336 180) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 76 517 (82 187) Personen, was einem Prozentsatze von 29 (32) entspricht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse, sowie bei der Militärbeförderung und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der II. und IV. Wagenklasse, sowie bei der Beförderung von Militärpersonen von den Preussischen Staatsbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 134 937 Personen oder 156 % der entsprechenden Zahl der Gruppe „Deutsche Bahnen" und 281 % der entsprechenden Zahl der sämmtlichen Vereinsbahnen.

An Gepäck (einschliesslich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen), sowie an Traglasten wurden von den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre 76 530 301 (72 772 417) tkm gefördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-]Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen	24 688 638 839 tkm (24 444 031 351) „
2. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	11 335 374 825 „ (10 667 199 242) „
3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	2 325 186 809 „ (2 349 213 102) „
4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen	38 349 200 473 tkm (37 460 443 695) „

geleistet. Hiernach haben die Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen eine Mehrleistung, die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen eine Minderleistung gegen das Vorjahr zu verzeichnen.

Der kilometrische Güterverkehr hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen betragen, und zwar: Eilgüter 2 894 (2 711) t, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) a) Stückgüter usw. 30 852 (30 611) t, b) Wagenladungsgüter 430 364 (429 922) t, frachtpflichtige Dienst und Bau- (Regie-)Güter 22 716 (22 962) t, lebende Thiere 9 430 (7 741) t, zusammen 496 256 (493 947) t.

(Schluss folgt.)

Die Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892.*)

Als am 1. Oktober 1892 das Gesetz vom 28. Juli desselben Jahres, betreffend die Kleinbahnen und die Privatanschlussbahnen, in Kraft trat, bestanden in Preussen 83 Kleinbahnen.

Dem Personenverkehr dienten 69, dem Güterverkehr 5, dem Personen- und Güterverkehr 9 Kleinbahnen. Insbesondere dienten dem Personenverkehr in Städten und deren Umgebung 61, dem Verkehr von Vergnügungs- (Bade-) Reisenden 11, dem Personen- und Güterverkehr oder nur dem Güterverkehr für Handels- und industrielle Zwecke 7, dem Personen- und Güterverkehr für landwirthschaftliche Zwecke 4 Bahnen. Die Spurweite war voll bei 37 Bahnen, 1,000 m bei 35, 0,750 m bei 3, 0,600 m bei 1, gemischt bei 1 und abweichend bei 6 Bahnen. Als Betriebsmittel dienten Lokomotiven bei 25, elektrische Maschinen bei 6, Drahtseile bei 2, Pferde bei 46, theils Lokomotiven theils elektrische Maschinen bei 1, theils Lokomotiven theils Pferde bei 3 Bahnen.

*) Aus Heft 2 der „Zeitschrift für Kleinbahnen" 1896.

Die charakteristischen Merkmale dieser den Zeitraum von nahezu 30 Jahren umfassenden Anfangsperiode der Entwickelung des Kleinbahnwesens sind mithin das Ueberwiegen der dem reinen Personenverkehr, insbesondere dem Verkehr der Grossstädte und ihrer Umgebung, gewidmeten Bahnen, der Vollspur und des Pferdebetriebs gegenüber den dem Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort im Interesse von Handel, Industrie und Landwirthschaft dienenden Bahnen, der Schmalspur und dem Betriebe mit Maschinenkraft.

In der zweiten Periode der Entwickelung, welche den dreijährigen Zeitraum seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes bis zum 30. September 1895 umfasst, sind im ganzen 67 neue Kleinbahnen genehmigt. Wenn man diejenigen Bahnen hinzurechnet, welche nicht ausschliesslich vor dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes, also streckenweise auch nach dem Inkrafttreten desselben genehmigt worden sind, und deren Unternehmer sich den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen haben, so stellt sich die Gesammtzahl der nach dem Inkrafttreten des Gesetzes genehmigten Kleinbahnen auf 83. Von diesen befinden sich bereits im Betriebe 42 Bahnen, in der Ausführung sind begriffen 41. Von ihnen dienen dem Personenverkehr 30, dem Güterverkehr 5, dem Personen- und Güterverkehr 48, insbesondere dem Personenverkehr in Städten und deren Umgebung (nebenher auch dem Güterverkehr) 33, dem Fremden-(Bade-)Verkehr 4, dem Personen- und Güterverkehr für Handel und Industrie 12 und dem Personen- und Güterverkehr für landwirthschaftliche Zwecke 34 Bahnen. Die Spurweite ist voll bei 33 Bahnen, 1,000 m bei 31, 0,750 m bei 8, 0,600 m bei 5, gemischt bei 1, abweichend bei 5 Bahnen. Als Betriebsmittel dienen Lokomotiven bei 53, elektrische Maschinen bei 16, Pferde bei 12, theils Pferde theils elektrische Maschinen bei 2 Bahnen.

Das charakteristische Merkmal dieser zweiten Periode ist zunächst die erheblich stärkere Entwickelung des Verkehrszweiges im ganzen. Wenn ferner an dieser kräftigen Entwickelung alle Arten von Bahnen theilnehmen, so gilt dies doch in ungleich grösserem Maasse von den dem Güter- oder dem Güter- und Personenverkehr, als den allein dem Personenverkehr gewidmeten Bahnen. Während letztere bis zum 1. Oktober 1892 83 % der Gesammtzahl ausmachten, betragen die seitdem genehmigten lediglich dem Personenverkehr dienenden Bahnen 36 % der Gesammtzahl.

Am schärfsten tritt der Unterschied der Entwickelung betreffs der dem Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort für Zwecke des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft dienenden Bahnen hervor. Mit 7 Bahnen der erstgedachten, 4 Bahnen der zweiten Art bis 1892 noch in den ersten Anfängen, hat dieser Verkehrszweig mit 12 Bahnen für Zwecke von Handel und Industrie, mit 34 Bahnen für landwirthschaftliche Zwecke einen besonders starken Aufschwung erfahren. Die Nachrichten, welche über die noch nicht bis zur Genehmigung gelangten Pläne vorliegen, berechtigen zu der Annahme, dass der kräftige Fortschritt gerade auf diesem Gebiete andauern wird.

Zum Theil mit dieser fortschreitenden Entwickelung in der Richtung nicht ausschliesslich dem städtischen Personenverkehr dienender Bahnen hängt die vermehrte Anwendung der Schmalspur zusammen. An vollspurigen Kleinbahnen, welche am 1. Oktober 1892 45 % der Gesammtzahl bildeten, sind seitdem nur 40 % der Gesammtzahl genehmigt. Unter den schmalspurigen Bahnen überwiegen die von 1,000 und 0,750 m Spurweite. Die Spurweite von 0,600 m kommt nur vereinzelt und in einzelnen Landestheilen, Vorpommern, Regierungsbezirk Bromberg, vor.

Ebenso hängt damit zum Theil das Zurücktreten der überwiegend dem reinen Personenverkehr, namentlich in den Städten und deren Umgebung, dienenden Pferdebahnen hinter den mit Maschinenkraft betriebenen Bahnen zusammen. Während von den 83 am 1. Oktober 1892 bestehenden Bahnen 46 Pferdebahnen waren, sind von 83 seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes genehmigten für den Betrieb mit Pferden nur 12 bestimmt. Aber auch bei den für den Personenverkehr, namentlich in den Städten und deren Umgebung, bestimmten Bahnen tritt der Betrieb mit thierischer Kraft gegen den mit Maschinenkraft mehr und mehr zurück. Neuanlagen für Pferdebetrieb gehören zu den Seltenheiten, umgekehrt aber gehen viele bisher mit Pferden betriebene Bahnen zu dem elektrischen Betriebe über. Soweit ersichtlich, ist auch diese Bewegung noch im vollen Flusse.

Hiernach dürfen als die charakteristischen Züge der zweiten Periode neben der im ganzen sehr viel stärkeren Entwickelung dieses Verkehrszweiges das starke Ueberwiegen des Betriebes mit Maschinenkraft, die stärkere Einführung der Schmalspur und vor allem die Verlegung des Schwerpunktes von den dem Personenverkehr dienenden Bahnen in den Städten und deren Umgebung in die dem Personen und Güterverkehr von Ort zu Ort im Interesse von Handel, Industrie und Landwirthschaft dienenden Bahnen angesehen werden.

Was insbesondere die letzteren für die wirthschaftliche Entwickelung des Landes am meisten bedeutsamen Bahnen anlangt, so sind von den genehmigten 19 Bahnen für Handels- und Industriezwecke 7 mit 49 km Länge vor, 12 mit 192 km nach dem Inkrafttreten des Gesetzes genehmigt, ebenso von den vorhandenen oder wenigstens genehmigten 38 Bahnen für landwirthschaftliche Zwecke nur 4 mit 44 km vor, 34 mit 1 419 km aber nach diesem Zeitpunkte. Auf Grund des Gesetzes genehmigt und ausgeführt sind 6 Bahnen für Handels- und Industriezwecke mit 63 km Länge und 12 Bahnen für landwirthschaftliche Zwecke mit 453 km. Während also vor dem 1. Oktober 1892 die Bahnen für Handels- und Industriezwecke wenig über 8, die für landwirthschaftliche Zwecke sogar nicht einmal 5 % der Gesammtzahl ausmachten, befinden sich unter den seitdem genehmigten Kleinbahnen Bahnen für Handels- und Industriezwecke über 14 % und solche für landwirthschaftliche Zwecke über 40 %.

Die Bahnen für Handels- und Industriezwecke liegen vornehmlich in der Provinz Sachsen und den drei westlichen Provinzen, in der Rheinprovinz von im ganzen 19 deren allein 9; die Mehrzahl der landwirthschaftlichen Zwecken dienenden Kleinbahnen entfällt dagegen auf die östlich der Elbe gelegenen Theile des Landes. Brandenburg zählt deren allein 7 und Pommern deren 15.

Man wird diese kräftige Entwickelung ohne Zweifel zum Theil auf das Kleinbahngesetz zurückführen dürfen, durch welches gerade für die den Bereich einer Gemeinde überschreitenden Bahnen die frühere wenig zweckmässige Rechtslage erheblich verbessert worden ist.

Der private Unternehmungssinn hat durch die Beseitigung der Schwierigkeiten, welche die frühere Gesetzgebung seiner Bethätigung auf diesem Gebiete entgegenstellte, zweifelsohne einen kräftigen Ansporn erhalten, sich der Herstellung, namentlich derjenigen Linien zuzuwenden, auf denen der örtliche Verkehr eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals in Aussicht stellt.

Zu einem guten Theile ist in den verkehrsschwächeren Landestheilen die kräftigere Inangriffnahme des Baues von Kleinbahnen für Handel, Industrie und Landwirthschaft aber auch auf die finanzielle Förderung zurückzuführen, welche die höheren Kommunalverbände (Provinzen, Kommunalverbände und Kreise) diesen Unternehmungen zu theil werden liessen und noch weiter in Aussicht stellen.

Ausser der Provinz Westpreussen und den Hohenzollernschen Landen haben sämmtliche Provinzialverbände und diesen gleichstehende Kommunalverbände sich die Förderung des Kleinbahnwesens sowohl durch Ueberlassung der Provinzialstrassen unter billigen Bedingungen, als durch direkte finanzielle Beihilfen, zum Theil auch durch Bereitstellung technischer Kräfte zur Aufgabe gestellt. Im einzelnen weichen die Beschlüsse der Provinziallandtage allerdings sehr weit, sowohl was die Form und die Bedingungen einer Beihilfe, als deren Höchstbetrag anlangt, von einander ab. Auch die Ausführung der Beschlüsse scheint nicht durchweg die gleiche zu sein. Aus diesen Verschiedenheiten erklärt es sich, dass an der Kostenaufbringung für die Bahnen im Interesse von Handel und Industrie sowie der Landwirthschaft eine Betheiligung der Kreise und Provinzen bis zum 30. September 1895 stattgefunden hat oder stattfindet nur in den Provinzen Ostpreussen, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Schleswig-Holstein und Hessen-Nassau. Es haben sich betheiligt oder betheiligen sich

beim Bau von Bahnen für Handels- und industrielle Zwecke:

1. in Ostpreussen bei 1 Bahn mit 2,432 km Länge und 58 100 *M.* anschlagsmässigen Kosten der Kreis mit 6 000 *M.*, die Provinz mit 15 000 *M.* Beihilfe;
2. in Brandenburg bei 1 Bahn mit 6,200 km Länge und 330 000 *M.* anschlagsmässigen Kosten der Kreis mit 34 000 *M.*, die Provinz mit 55 000 *M.* Beihilfe;

beim Bau von Bahnen für landwirthschaftliche Zwecke:

1. in Brandenburg bei 3 Bahnen mit 67,700 km Länge und 2 945 000 *M.* anschlagsmässigen Kosten die Kreise mit 554 000 *M.*, die Provinz (nur bei 1 Bahn) mit 154 000 *M.* Beihilfe;
2. in Pommern bei 10 Bahnen mit 496,050 km Länge und 13 701 000 *M.* anschlagsmässigen Kosten die Kreise mit 4 962 250 *M.*, die Provinz mit 3 816 050 *M.* Beihilfe;
3. in Schlesien bei 3 Bahnen mit 92,900 km Länge und 2 748 052 *M.* anschlagsmässigen Kosten die Kreise (nur bei 1 Bahn) mit 65 000 *M.*, die Provinz (nur bei 2 Bahnen) mit 69 000 *M.* Beihilfe;
4. in Schleswig-Holstein bei 1 Bahn mit 13,780 km Länge und 315 000 *M.* anschlagsmässigen Kosten die Provinz mit 65 000 *M.* Beihilfe;
5. in Hessen-Nassau bei 1 Bahn mit 22 km Länge und 865 000 *M.* anschlagsmässigen Kosten ohne Grunderwerb ein Kreis mit dem Betrage der Grunderwerbskosten.

Es ergibt sich hieraus, dass, wie der Bau von Kleinbahnen im landwirthschaftlichen Interesse in den Provinzen Brandenburg und Pommern am kräftigsten gefördert wird, dort auch die für denselben gewährten oder erst zugesagten Kreis- und Provinzialbeihilfen am erheblichsten sind.

Nach den Vorverhandlungen über Kleinbahnpläne darf angenommen werden, dass in der nächsten Zeit auch in anderen Provinzen, namentlich auch in Hannover, eine wirksame Förderung der Kleinbahnen aus Provinzialmitteln stattfinden wird, während zugleich in den vorgenannten Provinzen, namentlich in Brandenburg, weitere Fortschritte unter thätiger Mitwirkung der Provinz in sicherer Aussicht stehen.

Bisher ist leider aber die Entwickelung der Kleinbahnen für den Verkehr der in der Landwirthschaft thätigen Bevölkerung noch eine sehr ungleichartige gewesen. Von der Gesammtzahl von 38 solcher Bahnen entfallen ausser auf Pommern mit 15 und Brandenburg mit 7 nur noch auf Sachsen 5, Posen 4, Schlesien 3 und Hannover und Schleswig-Holstein je 2 Bahnen. Nicht nur die drei Westprovinzen und die Hohenzollernschen Lande, sondern auch Ost- und Westpreussen entbehren bisher noch jeglicher Kleinbahn im landwirthschaftlichen Interesse.

Die Wahrnehmung, dass ein beträchtlicher Theil derjenigen Landestheile, auf deren Erschliessung für den Verkehr im Interesse der Hebung ihrer ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse ganz besonderer Werth zu legen ist, in der Entwickelung des Kleinbahnwesens zurückbleibt, hat den Anlass zur Bereitstellung von Staatsmitteln im Betrage von zunächst 5 000 000 *M.* durch das Gesetz vom 8. April 1895 (Gesetzsamml. S. 91) gegeben. Die Oberpräsidenten sind unter dem 25. desselben Monats mit den nöthigen Anweisungen für die Vorbereitung und Begutachtung der Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen versehen worden. Eine ständige Kommission aus den Referenten der am meisten betheiligten Ministerien ist behufs schleuniger Erledigung der von den Oberpräsidenten eingehenden Vorschläge gebildet, und es darf schon jetzt als sicher angesehen werden, dass die Bereitstellung jener staatlichen Mittel ihren Zweck, die kräftige Entwickelung des Kleinbahnwesens im Interesse von Handel, Industrie und Landwirthschaft zu fördern, innerhalb der durch deren Bemessung gegebenen Grenze in vollem Umfange erreichen wird. Allerdings hat bis zum 30. September 1895 nur eine Staatsbeihilfe durch Uebernahme von 154 000 *M.* Aktien der Bahn Löwenberg-Lindow (Kreis Ruppin) flüssig gemacht werden können. Seitdem aber sind für drei weitere Bahnen in Brandenburg, eine in Pommern, eine in Hannover, eine in Westfalen Staatsbeihilfen in beträchtlicher Höhe in sichere Aussicht gestellt, und es hat damit das Zustandekommen dieser Bahnen gesichert werden können; eine Reihe von anderen Fällen wird in naher Zeit gleichfalls zur Erledigung gelangen. Endlich lassen die aus den Provinzen eingehenden Berichte der betheiligten Behörden keine Zweifel darüber, dass die Aussicht auf finanzielle Unterstützung durch den Staat für den Unternehmungsgeist sowohl der betheiligten Privatinteressenten, als der Kreise ein kräftiger Ansporn zur Aufnahme von Plänen solcher Kleinbahnen gewesen ist, welche für die wirthschaftliche Hebung der betreffenden Landestheile von grosser Bedeutung, ihrer mangelnden Rentabilität wegen aber ohne erhebliche Beihilfe aus öffentlichen Mitteln nicht durchführbar sind. Allerdings ist von einer entsprechenden Wirkung des Kleinbahnfonds für Ostpreussen nur wenig, für Westpreussen noch so gut wie nichts zu verspüren.

In Bezug auf die Form des Unternehmens überwiegt die Gesellschaft, vornehmlich die Aktiengesellschaft, weit. Von den (67 + 83 =) 150 Kleinbahnen sind nicht weniger als 111 Gesellschafts- (vornehmlich Aktien-) Unternehmen. Auch da, wo Provinz und Kreise sich an einem Kleinbahnunternehmen betheiligen, ist häufig die Form der Gesellschaft gewählt, namentlich in Pommern, wo die Bildung von Aktiengesellschaften aus der Provinz, dem Kreise oder mehreren betheiligten Kreisen, den Bau- und Betriebsunternehmern Lenz & Co. zu Stettin und einigen Privatinteressenten geradezu typisch ist. Kommunalverbände, meist Kreise, sind Unternehmer bei 21 Bahnen, und zwar in Ostpreussen 1, Brandenburg 2, Pommern 2, Posen 4, Schlesien 1, Schleswig-Holstein 1, Hannover 1, Westfalen 2 und Rheinprovinz 7.

Auch bei denjenigen Bahnen, welche den Charakter kommunaler Unternehmungen haben, ist der Bau und der Betrieb öfter einem gewerblichen Unternehmer übertragen; vornehmlich meist aus dem Grunde, weil die Beschaffung ausreichender technischer Kräfte für Kreise und Gemeinden schwierig ist, und bei dem Mangel solcher, wie es in einem Falle thatsächlich eingetreten ist, bei eigener Regie schwere finanzielle Rückschläge zu befürchten sind. Eine aus Anlass der erwähnten üblen Erfahrungen den Provinzen gegebene Anregung, ihrerseits nach dem Vorgange von Hannover den Kreisen und Gemeinden mit den nöthigen technischen Kräften auszuhelfen, ist zum Theil auf fruchtbaren Boden gefallen, und eine Reihe von Provinzen folgen auch dem von dieser Provinz gegebenen Beispiele, auf die Kreise im Sinne der Uebernahme des Baues und Betriebes der geplanten Kleinbahnen in eigene Regie hinzuwirken. Die Provinz Brandenburg insbesondere hat in verschiedenen Fällen zu diesem Zweck ihre finanziellen Beihilfen unter besonders günstigen Bedingungen gewährt, und der Staat ist ihr auf diesem Wege gefolgt.

Die Entwickelung des Kleinbahnwesens in den 3 Jahren seit dem Erlass des Kleinbahngesetzes gewährt sonach keineswegs ein abgeschlossenes einheitliches Bild, aber es lassen bei aller Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit im einzelnen, wenn auch nicht gleichmässig für das ganze Land, sich kräftige Ansätze zu einer weitergehenden Nutzbarmachung des Verkehrsmittels, namentlich für die heimische Produktion, für Handel, Industrie und Landwirthschaft, erkennen.

Der Stand der Kleinbahnen am 30. September 1895, wie er aus der im diesjährigen Januarhefte der „Zeitschrift für Kleinbahnen" veröffentlichten Nachweisung sich ergibt, war folgender:

Wenn man diejenigen Kleinbahnen, welche gegenwärtig noch mit Pferden betrieben und demnächst durch Bahnen mit anderem (elektrischem) Betriebe ersetzt werden, nämlich die Spandauer Strassenbahn, die Pferdebahn vom Bahnhof zu Altona nach der Gewerbeschule in St. Georg zu Hamburg und die Pferdebahn in der Stadt Kiel unberücksichtigt lässt, stellt sich die Gesammtzahl der in Preussen am 30. September 1895 vorhandenen oder wenigstens genehmigten Kleinbahnen (selbstständige Unternehmungen) auf 150. Es entfallen auf:

	Bahnen		Bahnen
Ostpreussen	3	Sachsen	16
Westpreussen	4	Schleswig-Holstein	12
Berlin	5	Hannover	7
Brandenburg	16	Westfalen	7
Pommern	16	Hessen-Nassau	15
Posen	7	die Rheinprovinz	34
Schlesien	8		

Ausgeführt oder wenigstens genehmigt nach dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes sind in

	Bahnen		Bahnen
		Vortrag	39
Ostpreussen	2	Sachsen	7
Westpreussen	0	Schleswig-Holstein	7
Berlin	4	Hannover	3
Brandenburg	9	Westfalen	7
Pommern	15	Hessen-Nassau	3
Posen	4	der Rheinprovinz	17
Schlesien	5		
Uebertrag	39	zusammen	83

Ausgeführt und in Betrieb genommen sind von den vor / nach dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes genehmigten Bahnen in:

	vor	nach	
Ostpreussen	1	2	Bahnen
Westpreussen	4	—	„
Berlin	1	3	„
Brandenburg	7	4	„
Pommern	1	6	„
Posen	3	2	„
Schlesien	3	3	„
Sachsen	9	5	„
Schleswig-Holstein	5	3	„
Hannover	4	1	„
Westfalen	—	4	„
Hessen-Nassau	12	1	„
der Rheinprovinz	17	8	„
zusammen	67	42	Bahnen,
	109 Bahnen.		

In der Ausführung begriffen sind in

	Bahnen		Bahnen
		Vortrag	19
Ostpreussen	—	Sachsen	2
Westpreussen	—	Schleswig-Holstein	4
Berlin	1	Hannover	2
Brandenburg	5	Westfalen	3
Pommern	9	Hessen-Nassau	2
Posen	2	der Rheinprovinz	9
Schlesien	2		
Uebertrag	19	zusammen	41

In den Regierungsbezirken Gumbinnen, Osnabrück, Münster und Sigmaringen sind Kleinbahnen noch immer nicht vorhanden oder genehmigt.

Die Spurweite ist
die volle bei . . . . . . 63 (42 %) Bahnen
1,000 m bei . . . . 57 (38 „) „
0,750 „ „ . . . . 11 (7 „) „
0,600 „ „ . . . . 7 (5 „) „
eine gemischte bei . . . . 3 (2 „) „
„ abweichende bei . . . 9 (6 „) „

Als Betriebsmittel dienen
bei 74 (49 %) Bahnen Lokomotiven,
„ 20 (13 „) „ elektrische Maschinen,
„ 3 (2 „) „ Drahtseile,
„ 46 (31 „) „ Pferde,
„ 1 (1 %) Bahn theils Lokomotiven, theils elektrische Maschinen,
„ 4 (3 %) Bahnen theils Lokomotiven, theils Pferde,
„ 2 (1 %) „ theils Pferde, theils elektrische Maschinen.

Ihrem Betriebszwecke nach dienen
81 Bahnen dem Personenverkehr,
12 „ „ Güterverkehr,
57 „ „ Personen- und Güterverkehr.

Anhängige Genehmigungsanträge, d. h. solche Anträge, bezüglich deren seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten erklärt ist, dass auf die Herstellung und Inbetriebnahme der betreffenden Bahnen die Bestimmungen des Kleinbahngesetzes zur Anwendung gebracht werden können, oder bei Kleinbahnen mit thierischer Betriebskraft in die durch § 4 des Gesetzes vorgeschriebene polizeiliche Prüfung eingetreten worden ist, liegen vor in

Ostpreussen	2	Vortrag	81
Westpreussen	5	Sachsen	20
Berlin	6	Schleswig-Holstein	8
Brandenburg	20	Hannover	13
Pommern	12	Westfalen	17
Posen	11	Hessen-Nassau	13
Schlesien	25	der Rheinprovinz	29
Uebertrag	81	zusammen	181

Die Verwirklichung dieser Pläne verspricht eine weitere erfreuliche Entwickelung des Kleinbahnwesens.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 3,6 km lange Strecke Vohwinkel-Elberfeld-Varresbeck, welche am 1. April d. J. für den Güterverkehr und am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 914 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 916 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Neubearbeitung der „Technischen Vereinbarungen" und der „Grundzüge für den Bau usw. der Neben- und Lokaleisenbahnen" (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1011 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Abänderung des Art. 16 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1023 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1040 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1041 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, insoweit dieselben am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligt sind, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1043 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Januar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Januar d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen auf freier Bahn, 19 Entgleisungen in Stationen, 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Zusammenstösse in Stationen und 129 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 167 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 45 Personen getödtet und 91 Personen verletzt, sowie 46 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 86 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 7 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln, Elberfeld und St. Johann-Saarbrücken, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln und Frankfurt a/M., sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Badischen Staatseisenbahnen.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 73 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 11 getödtet und 11 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36786 km 159 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km 8 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 232 km Betriebslänge und 158000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 256 km Betriebslänge und 115000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Kattowitz, zu Elberfeld und zu Berlin, bei den Privatbahnen: die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Hessische Ludwigs-Eisenbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Betriebseröffnungen bezw. -Beschränkungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die 12,00 km lange Strecke Wittenburg-Zarrentin (Theilstrecke der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Dieselbe bildet die Fortsetzung der am 1. September 1894 eröffneten Theilstrecke Hagenow-Wittenburg, ist vollspurig gebaut und wird bis zur Eröffnung der ganzen Strecke nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 mit Dampfkraft betrieben werden. An der neuen Theilstrecke liegen ausser dem bereits bestehenden Bahnhof Wittenburg (ab Hagenow-Heide 15,44 km) die Haltestellen Bantin (23,47 km) und Zarrentin (27,44 km). Die neuen Stationen werden für den Gesammtverkehr eingerichtet werden; zur Ent- und Verladung von Sprengstoffen und Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten sind dieselben jedoch nicht geeignet, auch wird auf denselben die Annahme und Ausgabe von Privatdepeschen vorläufig nicht erfolgen.

Die neue Theilstrecke wird der Verkehrsinspektion Wittenberge, der Betriebsinspektion Ludwigslust und der Maschineninspektion Wittenberge unterstellt werden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld wird voraussichtlich am 1. April d. J. die Inbetriebnahme der im Bau begriffenen 3,6 km langen Verbindungsbahn Vohwinkel-Elberfeld-Varresbeck (ohne Zwischenstationen) für den Güterverkehr und am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr erfolgen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Auf der schmalspurigen Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg werden seit dem 15. d. Mts. an lebenden Thieren nur einzelne Stücke Kleinvieh zur Beförderung zugelassen.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Danzig. Der an der Bahnstrecke Konitz-Neustettin zwischen den Stationen Konitz und Schlochau belegene Personenhaltepunkt Niesewanz erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Dt. Briesen".

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Nothstandstarif für Düngemittel hat folgende Aenderung erfahren: Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz enthält: „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande“. Fehlt dieser Zusatz, so wird die 20 % Frachtermässigung nachträglich im Wege der Rückvergütung unter der Bedingung gewährt, dass binnen längstens 6 Monaten nach der Aufgabe der Nachweis der Verwendung der Sendung als Düngemittel im Inlande erbracht wird. Auch im ersteren Falle bleibt vorbehalten, die thatsächliche Richtigkeit der Angabe im Frachtbriefe nachweisen zu lassen.

Bahnsteigsperre.

Nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der Zugang zu den abgesperrten Bahnsteigen in einzelnen Fällen ohne Bahnsteigkarte gestattet. Diese Erlaubniss erstreckt sich, abgesehen von dem Dienstpersonal der Bahnen, 1. auf unmittelbare und mittelbare Staatsbeamte und Militärpersonen, die in der Ausübung ihres Dienstes begriffen sind, ferner nach eingeholter Berechtigung von Seiten der Königlichen Eisenbahndirektionen auf Personen, die zu gemeinnützigen öffentlichen Zwecken die Bahnsteige betreten müssen, wie Aufsichtspersonen von Ferienkolonien, Abgesandte von Vereinen zur Fürsorge für die weibliche Jugend (sogen. Bahnhofsmissionen), wenn sie sich in Ausübung ihrer bestimmungsgemässen Thätigkeit befinden; 2. auf die bei Reisen von Mitgliedern des Königlichen Hauses zum Empfang befohlenen Persönlichkeiten, sowie die Dienerschaft Königlicher oder Prinzlicher Herrschaften und deren sonstige Beamte; 3. auf Personen, die mit Eisenbahn- oder Postdienststellen innerhalb der Sperre amtlich zu verkehren haben oder zu den Zügen behufs Aufgabe oder Abnahme von Eil- oder Frachtgut (Milch usw.), aber auch grösserer Poststücke, wie Zeitungspackete, Zutritt haben müssen; 4. auf Personen, welche zu Wohnungs- oder Wirthschaftsräumen, die nur durch die Sperre zugänglich sind, Zutritt wünschen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben zu bestimmen, wann in den vorbezeichneten Fällen besondere Erlaubnissscheine zu öfterem Gebrauch auszustellen sind.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Nach dem Verwaltungsbericht der Württembergischen Verkehrsanstalten für 1894/95 stellten sich die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes wie folgt: Gesammteinnahmen 39 232 703 *M* (gegen 38 894 654 *M* im Jahre 1893/94), Gesammtausgaben 25 163 971 (24 414 187) *M*, Reinertrag des Eisenbahnbetriebes 14 068 732 (14 480 467) *M*. Bei einer Verminderung des Betriebsfonds um 168 643 *M* hat die Ablieferung zur Staatshauptkasse betragen 14 237 375 (14 297 865) *M*. Im Vergleich mit der im Etat vorgesehenen Summe ist der Reinertrag der Eisenbahnen für 1894/95 um 826 160 *M* und die baare Ablieferung um 994 803 *M* höher als im Jahre 1893/94 gewesen. Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen von durchschnittlich 516 712 317 *M* hat sich zu 2,83 % (gegen 2,96 % im Vorjahre) verzinst. Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld belief sich am 1. April 1894 auf 403 069 646 *M*, der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1894/95 ist zu 16 596 301 Mark berechnet. Da die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse, wie oben angegeben, 14 237 375 *M* betragen, so ist die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse hinter dem Zinsenbedarf um 2 379 573 *M* zurückgeblieben.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Der Aufsichtsrath bringt der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 7 % (gegen 5,5 % im Vorjahre) in Vorschlag.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) an die Prioritäts-Stammaktien und von 2,25 % (gegen 2 % im Vorjahre) an die Stammaktien vorzuschlagen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Die am 12. d. Mts. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre genehmigte die Anträge der Verwaltung auf Erweiterung des Unternehmens und auf Erhöhung des Kapitals nämlich*):

a) die Firma der Gesellschaft auf den Namen „Westfälische Landeseisenbahn“ abzuändern;
b) den Zweck der Gesellschaft auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Beckum nach Lippstadt, von Soest über Belecke nach Brilon und von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf auszudehnen;
c) das Grundkapital der Gesellschaft im bisherigen Betrage von 1 500 000 *M* um 7 224 000 *M*, also auf 8 724 000 *M* zu erhöhen durch Ausgabe von je 1 100 Stück auf den Inhaber lautender neuer Stammaktien Lit. B und neuer Prioritäts-Stammaktien Lit. B, von je 1 712 Stück auf den Inhaber lautender neuer Stammaktien Lit. C und neuer Prioritäts-Stammaktien Lit. C und von je 800 Stück auf den Inhaber lautender neuer Stammaktien Lit. D und neuer Prioritäts-Stammaktien Lit. D, sämmtlich zu 1 000 *M*;
d) den Gesellschaftsvertrag dementsprechend abzuändern, beziehungsweise zu ergänzen.

*) Vergl. die Mittheilungen in Nr. 15, S. 133 und Nr. 21, S. 192 d. Ztg.

Kleinbahnen.

Die Anregung, welche der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch Vermittelung der Oberpräsidenten an die Provinzialverwaltungen im vorigen Herbst gerichtet hat, für diejenigen Kreise, welche den Bau und Betrieb von Kleinbahnen in eigener Regie übernehmen wollen, geeignete technische Kräfte bereit zu stellen, hat bereits Früchte getragen. Die Provinz Brandenburg hat die technischen Kräfte derjenigen Privatbahnen, an denen sie betheiligt ist, für die im Bereich derselben entstehenden Kleinbahnen verfügbar gemacht, und sofern die Kleinbahnen, bei denen sie finanziell betheiligt ist, sich dazu bereit erklären, die Errichtung einer eigenen provinziellen Betriebsverwaltung in Aussicht genommen. Die Provinz Posen und seit dem 1. Januar d. J. die Provinz Pommern haben eigene Eisenbahntechniker angestellt und technische Büreaus bei ihrer Provinzialverwaltung eingerichtet, zu dem Zwecke, den Kreisen sowohl bei der Aufstellung der Pläne und Anschläge der Kleinbahnen, als auch bei der Beaufsichtigung des Baues und Betriebes der letzteren den erforderlichen technischen Beirath zu gewähren.

Düsseldorf-Crefelder Kleinbahn.

Zum Bau einer Kleinbahn von Düsseldorf nach Crefeld und einer stehenden Brücke über den Rhein bei Düsseldorf sollen 12 Millionen Mark aufgebracht werden, davon die Hälfte durch ein Darlehen bei der Landesbank und die Hälfte durch Ausgabe von Aktien. Zur Zeichnung auf solche wird jetzt in Interessentenkreisen aufgefordert.

Strassenbahnen.

Dresdener Strassenbahn. In der am 10. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 21, S. 192 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 7,25 % festgesetzt. Der Erwerb des Dresdener Besitzthums der Kontinental-Pferdeeisenbahngesellschaft zum festgestellten Preise von 2 185 000 *M* wurde gutgeheissen. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf einer Hauptlinie (Dresden-Blasewitz) erfolgt in diesem Frühjahr.

Hamburger Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht bezifferten sich im Jahre 1895 die Betriebseinnahmen auf 6 163 510 *M* (gegen 5 449 054 *M* im Vorjahre). Die gesammten elektrisch betriebenen Linien brachten eine Verkehrszunahme von 7 108 973 Personen = 32,23 % und eine Mehreinnahme von 880 919 *M* = 34,9 % gegen denselben Zeitraum des Pferdebetriebes im Vorjahre. Der Rohgewinn stellt sich auf 1 922 807 *M*, wovon nach Abschreibungen in Höhe von 1 089 994 Mark und nach Ausstattung des Erneuerungsfonds der elektrischen Anlage mit 67 368 *M* ein Reingewinn 765 445 *M* (gegen 361 044 *M* im Vorjahre) verbleibt. Davon fliessen dem Reservefonds 38 272 *M* zu, an persönlichen Gewinnantheilen gelangen 36 359 *M* zur Vertheilung, während der Rest zur Zahlung einer Dividende von 5 % auf ein Aktienkapital von 13 800 000 *M* = 690 000 *M* (gegen 3 % auf 10 800 000 *M* = 324 000 Mark im Vorjahre) verwendet wird. Die bedeutende Zunahme des Verkehrs ist zum grössten Theil auf das Konto des elektrischen Betriebes zu schreiben, der auf den bisher konzessionirten Linien jetzt völlig durchgeführt ist.

Auf der Tagesordnung der auf den 28. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über den Antrag auf Ausgabe neuer Aktien zum Betrage von 1 200 000 *M*.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden. Im Jahre 1895 sind von der Gesellschaft 10 983 408 Personen (gegen 10 081 845 Personen im Jahre 1894) befördert worden. Die Betriebseinnahmen stiegen von 1 211 065 *M* auf 1 311 724 *M* und die Betriebsausgaben von 846 226 *M* auf 877 234 *M*. Der Betriebsgewinn beträgt 368 478 (295 950) *M*, von welchem Betrage 127 208 (111 735) *M* zu Abschreibungen, 5 000 (4 000) *M* zur Ausstattung des Pensionsfonds, 11 654 (9 007) *M* zur Ausstattung des Reservefonds und 23 307 (18 013) Mark zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile verwendet werden. Von den hiernach verbleibenden 201 309 *M* gelangt eine Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) auf das 4 000 000 (3 000 000) *M* betragende Aktienkapital zur Vertheilung.

Fernsprechämter im Deutschen Reich.

Die Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1894 bringt in einem Anhang interessante Mittheilungen über die Entwickelung des Fernsprechwesens im Reichspostgebiet. In diesem hat betragen:

im Jahre	die Zahl der Stadt-Fernsprecheinrichtungen	die Zahl der Fernsprechstellen	die Länge der Anschlussleitungen km
1881	7	1 504	3 179
1885	100	14 167	26 834
1890	233	51 419	82 331
1894	397	100 441	156 031

In einigen Städten hatte der Fernsprechverkehr im Jahre 1894 bereits einen gewaltigen Umfang erreicht. Es besassen:

die Stadt	Sprechstellen	Anschlussleitungen km	tägliche Verbindungen
Berlin	26 900	42 726	365 067
Hamburg	10 195	12 108	218 899
Dresden	3 977	6 424	68 739
Leipzig	3 644	4 982	110 688
Frankfurt a/M. .	3 094	3 461	34 969
Köln	3 076	4 230	59 219

Für das gesammte Gebiet des Deutschen Reichs, also einschliesslich der Bayerischen und Württembergischen Einrichtungen, ist die Entwickelung des Fernsprechdienstes folgenden Zahlen zu entnehmen.

	1884	1894	Zunahme %
Orte mit Stadt-Fernsprecheinrichtung	54	475	779,6
Verbindungen zwischen Stadt-Fernsprecheinrichtungen . .	22	602	2 636,4
Länge der Leitungen der Stadt-Fernsprecheinrichtungen km	16 790,79	175 328,03	944,2
Länge der Verbindungen „	1 140,24	54 540,73	4 683,3
Fernsprechstellen . . . . „	9 216	115 007	1 147,9

Ausserdem hatten im Jahre 1884 2 604, im Jahre 1894 7 897 Landorte Fernsprechbetrieb zum Anschluss an das allgemeine Telegraphennetz.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigungsanspruch für eine Verletzung, die durch einen Fall über eine quer über dem Fahrsteig liegende Leiter herbeigeführt ist. Der Unfall des Klägers bestand darin, dass derselbe über eine quer über den Fahrsteig liegende Leiter zu Falle kam und einen Armbruch erlitt. Darüber, wie die Leiter an die ungehörige Stelle gekommen ist, haben Behauptungen nicht aufgestellt werden können. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Sachen des gemeinen und des Preussischen Rechts haften juristische Personen, mithin auch der Fiskus, für Versehen ihrer Willensorgane. Mag nun auch in dem Liegenlassen der Leiter ein grobes Versehen eines Unbekannten zu finden sein, so steht doch ein Versehen irgend eines als Willensorgan des Eisenbahnfiskus anzusehenden Beamten nicht fest. Für einen Mangel in der Aufsicht fehlt es bei der Unbestimmtheit aller näheren Umstände an jedem thatsächlichen Anhalt.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Januar 1896 in Sachen S. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Eisenbahn-Betriebsamt Guben].)

Verschiedenes.

Zum Jungfraubahn-Projekt.

Professor Dr. Karl Koppe aus Braunschweig sprach am 12. d. Mts. in der Urania zu Berlin über das Projekt einer Eisenbahn auf den Gipfel der Jungfrau und erläuterte an der Hand zahlreicher Projektionsbilder den Plan dieses grossartigen Unternehmens, dessen Konzession seitens der Eidgenössischen Räthe bereits vor über 1 Jahre ertheilt, dessen Ausführung beschlossene Sache ist (vergl. auch die Mittheilungen in Nr. 32, 54, 61 und 65, Jahrgang 1895 d. Ztg.). Die Trasse der projektirten Bahn legt sich um den Eiger, den Mönch und die Jungfrau. Sie geht von Interlaken aus über Lauterbrunn bis zur Wengernalp am Fusse des Eiger, den sie in einem aufsteigenden Tunnel durchbohrt, um oberhalb von Grindelwald in einer Galerie wieder zu Tage zu treten. Die Hauptstation soll auf dem oberen Mönchjoch im Hochgebirge eingerichtet werden, wo eine Anzahl von Wohnräumen unmittelbar aus dem Felsen herausgehauen werden soll. Der Gipfel der Jungfrau selbst soll durch einen Aufzug erreichbar sein. Mit Klarheit machte der Vortragende auf die zu überwindenden Schwierigkeiten, namentlich in Bezug auf die Vermessung jener zum theil unerreichbaren Gebiete aufmerksam, welche durch ein besonderes photogrammetrisches Verfahren bewerkstelligt wird.

Die für die Vorbereitung des Baues der Jungfraubahn bestellte wissenschaftliche Kommission hat, wie wir bereits berichteten, Preise ausgesetzt im Gesammtbetrage von 30 000 Francs für die besten Lösungen einer Reihe von Fragen, welche beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht kommen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Der an der Nebenbahnstrecke Walburg-Gr.-Almerode zwischen der Haltestelle Walburg und dem Haltepunkt Rommerode neu errichtete Personenhaltepunkt Velmeden wird am 1. Mai d. J. dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung nach, oder von Velmeden findet nicht statt.

Cassel, den 10. März 1896. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltuntungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien werden die dortseitigen Stationen Rohrbach-Seelowitz und Seelowitz-Stadt vom 1. Mai d. J. ab die Benennung Rohrbach i/M. bezw. Gross-Seelowitz führen.

Berlin, den 13. März 1896. (503)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Betriebsüberlassungen.

Die Theilstrecke Benau-Christianstadt der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt wird zum 1. April d. J. von dem Bezirke der Verkehrsinspektion in Görlitz abgezweigt und dem Bezirke der Verkehrsinspektion in Glogau zugetheilt.

Breslau, den 9. März 1896. (504)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Die diesseitigen Bahnstrecken Schiltach-Schramberg und Calmbach-Wildbad sind wegen Hochwassers seit 9. d. Mts. voraussichtlich länger als 3 Tage unfahrbar.

Stuttgart, den 12. März 1896. (505)
Die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Mai 1896 treten in Kraft:

Nachtrag I zum Heft 1 nebst Nachtrag I zum dazugehörigen Anhange und
Nachtrag II zum Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarif) des Gütertarifs Theil II.

Die Nachträge enthalten Frachterhöhungen des Klassentarifs und verschiedener Ausnahmetarife, insbesondere für den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen und den Vororten Wiens. Ueber die Höhe der Frachten gibt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Von Mitte April 1896 an sind die Drucksachen durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 14. März 1896. (506)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Das 1. Heft für den Saarbrücken-Württembergischen Güterverkehr (früher Theil II, Tarifheft Nr. 4 des Süddeutschen Eisenbahnverbandes [Verkehr zwischen Deutschen Bahnen]) vom 1. Dezember 1890 nebst Nachträgen I bis III tritt am 30. April 1896 ausser Kraft.

Mit dem 1. Mai gelangt für den genannten Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne geringfügige Frachterhöhungen mit sich bringt. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilt das Tarifbüreau der Württembergischen Staatsbahnen auf Verlangen Auskunft.

Stuttgart, den 12. März 1896. (507)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. April d. J. treten für Holz des Ausnahmetarifs B sowie für Rinden der Ausnahmetarife C und D neue Frachtsätze zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Gera (Reuss) P. und S. St. B., Gera-Pforten S. St. B., Reichenbach i. V. (unter Bhf) S. St. B., Stadtilm P. St. B. und Weida P. und S. St. B. andererseits in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 9. März 1896. (508)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 werden für den Verkehr zwischen Ungvár, Station der K. Ungarischen Staatseisenbahnen und Petershausen in Baden, Station der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, folgende Frachtsätze eingeführt:

Nach oder von	Holzkalk, unreiner, essigsaurer Holzgeist (Methylalkohol) Aceton in gewöhnlicher Fracht bei Aufgabe von oder Zahlung für 5 000 kg je für den Wagen und Frachtbrief	10 000 kg	Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1,3 m Durchmesser hat, bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	Säcke, leere gebrauchte bei Auflieferung in jedem Gewichte, wenn die Fracht für mindestens 20 kg für den Frachtbrief gezahlt wird
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Ungvár-Petershausen i. Baden	5,90	4,92	5,11	5,17

München, im März 1896. (509)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5 vom 1. Juni 1892. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem oben bezeichneten Tarifheft der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält veränderte Fassung der Ausnahmetarife 7 (Eisen und Stahl), 10 (Düngemittel) und 11 (Fensterglas), sowie abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengüter und folgende Ausnahmetarife: 2 a und b (Getreide, Kleie), 3 a und b (Holz), 4 a und b (Stückgüter in Wagenladungen), 6 (Kalk), 7 (Eisen und Stahl), 10 (Düngemittel) und 11 (Fensterglas). Ausserdem werden durch diesen Nachtrag sämmtliche Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 a und b (Getreide, Kleie) und 3 a und b (Holz) für den Verkehr mit den Stationen der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn wegen unterbliebenen Verkehrs aufgehoben.

Abdrucke des Nachtrags können vom 16. April d. J. an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die durch Abänderung der seitherigen Frachtsätze eintretenden Erhöhungen und über die durch Aufhebung verschiedener Frachtsätze eintretenden Beschränkungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 16. März 1896. (510)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif Theil II Heft 4 in Kraft. Durch diesen Tarif wird das bisherige Heft 4 des genannten Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1892 nebst den Nachträgen I—III und das Sächsisch-Oesterreichische Tarifheft 5 vom 1. Juni 1892 nebst den Nachträgen I—V bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der vormaligen Böhmischen Westbahn aufgehoben. Gleichzeitig treten auch die am 1. August 1895 durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze der Klasse C2 für den Verkehr zwischen Eisenstein (K. K. St. B.) und Salzburg (K. K. St. B.) einerseits und Grottau, Kratzau, Reichenberg (S. St. B. u. S. N. D. V. B.) und Weisskirchen andererseits ausser Kraft.

Der neue Tarif enthält zumeist erhöhte Frachtsätze. Ausserdem treten durch ihn für verschiedene Stationsverbindungen, für die im alten Tarife theils Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen, theils Ausnahmesätze bestehen, wegen unterbliebenen Verkehrs auch Aufhebungen und Beschränkungen der direkten Abfertigung ein. Dies betrifft insbesondere Frachtsätze der Ausnahmetarife 2a und b (Getreide, Kleie) und 3a und b (Holz).

Abdrücke des neuen Tarifs können vom 16. April d. J. an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen und Beschränkungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 16. März 1896. (511)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. März l. J. wird die Station Emmishofen-Egelshofen der Schweizerischen Nordostbahn mit den für Kreuzlingen bestehenden Frachtsätzen in die allgemeinen Tarifklassen und in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Zucker) des Tarifhefts II D (Verkehr mit den Stationen der Pfälzischen Bahnen) aufgenommen.

Ferner treten am 20. März l. J. direkte Ausnahmefrachtsätze für Zucker ab Frankenthal nach Affoltern bei Höngg in Höhe von 254 Cts. für 100 kg (bei Wagenladungen von 5 000 kg) und 163 Cts. für 100 kg (bei Wagenladungen von 10 000 kg) in Kraft.

Karlsruhe, den 14. März 1896. (512)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XI zum Tarife vom 1. Oktober 1892 in Kraft. Er enthält neben verschiedenen schon früher veröffentlichten Frachtsätzen im wesentlichen neue Frachtsätze für die Station Pansin des Direktionsbezirks Bromberg und für die Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, ferner veränderte Frachtsätze für einzelne Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn und für die Station Eutritzsch des Direktionsbezirks Halle. Insoweit für letztere Erhöhungen eintreten, bleibt die seitherige Frachtberechnung noch bis 1. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 13. März 1896. (513)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Für die Berechnung der Frachtsätze im Verkehr zwischen der Station Lichtenfels der Bayerischen Staatseisenbahnen und einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg kommen fortab anderweite Entfernungen zur Anwendung, welche gegen die bisherigen Entfernungen durchweg um 1 km ermässigt sind.

Magdeburg, den 13. März 1896. (514)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 4./16. April 1896 werden die auf Seite 12 und 13 des Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarifs 8 für Flachs etc. (ehemaliger Spezialtarif 2 des Moskau - Königsberger Verbandes) abgedruckten Frachtsätze im Verkehr von Rjäsan der Moskau-Kasaner Bahn nach Königsberg von 3,93 bezw. 2,97 und 1,83 R. auf 3,95 bezw. 2,99 und 1,84 R., nach Pillau von 4,05 bezw. 3,06 und 1,88 R. auf 4,07 bezw. 3,08 und 1,89 R. erhöht. Gleichzeitig wird die Station Rjäsan-Oka der Moskau-Kasaner Bahn mit den für Rjäsan-Oka der Rjäsan - Uralsker Bahn bestehenden Frachtsätzen in den genannten Tarif aufgenommen.

Direktion. (515H&V)

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XV zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält Bestimmungen wegen Aufhebung der Frachtsätze für Station Zittau der Preussischen Staatsbahn infolge Ueberganges der Strecke Zittau-Nikrisch in den Besitz des Sächsischen Staates, ausserdem Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife und ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 12. März 1896. (516)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Ostafrika - Verkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif vom 1. April 1895 in Kraft.

Derselbe enthält vielfache Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, namentlich auch solche der Güterklassifikation.

Eine Anzahl Deutscher Stationen insbesondere solche der Württembergischen Staatsbahnen werden neu in den Verband aufgenommen.

Bis zum Erscheinen des Nachtrags, welcher voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab von sämmtlichen betheiligten Güterabfertigungsstellen und von der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 12. März 1896. (517)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Getreide von Strassburg nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut treten am 1. April d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die ge-

nannten Stationen und unser Tarifbüreau Auskunft ertheilen.

Strassburg, den 11. März 1896. (518)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. An Stelle der Frachtsätze des Tarifhefts 2 vom 1. April 1895 treten am 1. Mai d. J. anderweite grösstentheils erhöhte Frachtsätze in Kraft. Von dem gleichen Zeitpunkte ab wird ein grosser Theil der Frachtsätze des Tarifhefts 1 vom 1. April 1895 für den Verkehr mit sämmtlichen Wiener Stationen und Bahnhöfen sowie den Stationen Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Kronenburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau erhöht Bis zum demnächstigen Erscheinen von Nachträgen zu den oben bezeichneten Tarifheften ertheilt die Unterzeichnete Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Köln, den 16. März 1896. (519)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar.-SchweizerischerEisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zum Tarif-Theil III, Heft 3. Mit 1. April 1896 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. November 1894 gültigen Tarif-Theil III, Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze,
2. Berichtigungen,
3. Aenderung der Bezeichnung der Eisenbahnen,
4. Abänderung von Stationsnamen und
5. Ergänzung bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Aus Anlass der Einführung dieses Nachtrages sind auf Seite 5 bezw. 6 des besonderen Anhanges zum vorgenannten Tarife die Stationen Hrobec, Jensovic, Weltrus u. Welwarn mit den Kursdifferenzen von 5 Cts. bezw. 4 ₰ nachzutragen.

Wien, am 11. März 1896. (520)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehrsunterbrechung zwischen Lend-Gastein und Taxenbach. Für die Dauer der Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Lend-Gastein-Taxenbach können die Frachtsätze im Verkehre zwischen Lend-Gastein und den östlich bezw. nördlich hiervon gelegenen Stationen einerseits, dann Taxenbach bis Söll-Leukenthal andererseits nicht angewendet werden und findet die Abfertigung im gebrochenen Verkehre bis und ab Wörgl statt.

In allen übrigen Stationsverbindungen werden die bestehenden Frachtsätze aufrecht erhalten und die bezüglichen Sendungen — soweit der Verkehr zwischen Lend-Gastein und den östlich bezw. nördlich hiervon gelegenen Stationen einerseits und Wörgl und westlich von Innsbruck gelegenen Stationen andererseits in Betracht kommt — eventuell über den Hilfsweg Salzburg-Rosenheim-Kufstein geleitet.

Wien, am 12. März 1896. (521)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages III zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 bezw. vom Tage der Eröffnung der Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) gelangt zum Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896, je ein Nachtrag III zur Einführung. Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen;
2. Tarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung derselben, und
3. Berichtigungen.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1896. (522)

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Berichtigung des Tariftheiles II a Heft 1. Auf Seite 383 des vom 1. Juni 1890 gültigen Tariftheiles II a, Heft 1, ist mit Wirksamkeit vom 1. April 1896 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 34, Serie I (Dachschiefer) Abtheilung D, für Wagenladungen von 10 000 kg Wien (Westbahnhof) — Schnittpunkt I, von Francs 28,50 auf Francs 28,05 pro Tonne richtig zu stellen.

Wien, am 13. März 1896. (523)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zum Tarif Theil III, Heft 4. Mit 1. April 1896 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. November 1894 gültigen Tarif Theil III, Heft 4 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Oesterr.-Ungar.-Sshweizerischen Eisenbahnverbandes, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze,
II. Berichtigungen,
III. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. März 1896. (524)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe der Nachträge IV zum Tarif Theil II, Heft 1 und 2.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen im obengenannten Verbande die Nachträge IV zu den vom 1. Juni 1894 gültigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Wien (sämmtlichen Bahnhöfen) sowie mit Floridsdorf, Jedlesee, Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Schwechat-Kledering, Simmering, Stadlau und Stockerau, dann die Aenderung der Stationsbezeichnungen „Brake" in „Brake (Oldbg)" und Bubna (Unionbank) Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in „Bulna". Ausserdem enthält der Nachtrag zum Tarifheft 1 neue, nur zur Ausfuhr aus Oesterreich gültige Ausnahmetarife und zwar Nr. 42 für Eier und Nr. 43 für Bier, ferner die Einbeziehung der Station Wien in den Ausnahmetarif Nr. 20 (Kupfer roh etc.), ermässigte, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege gültige Frachtsätze für Mehl und Mahlprodukte, sowie Berichtigungen des Nachtrags III.

Der Nachtrag zum Tarifheft 2 enthält noch einen neuen Ausnahmetarif für Quebrachoholzextrakt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. März 1896. (525)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge der am 1. April v. J. eingetretenen anderweiten Abgrenzung der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke tritt für den diesseitigen Direktionsbezirk vom 1. Juni d. J. ab ein neuer Staatsbahn-Personentarif in Kraft.

In einzelnen Verkehrsbeziehungen sind ganz unbedeutende Erhöhungen, in vielen anderen Ermässigungen der seitherigen Tarifsätze eingetreten.

Näheres ist auf dem diesseitigen Verkehrsbüreau hier — Lindenstrasse Nr. 20 — zu erfahren.

Stettin, den 12. März 1896. (526)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 217 —

Nr. 24. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. März 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1894/95.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Aus der Budgetrede des Oesterr. Handelsministers. Interpellationsbeantwortungen. Gesetzentwurf, betr. die Aenderung des Bauprogramms für die Wiener Verkehrsanlagen. Langer'scher Rauchverzehrungs-Apparat bei den Lokomotiven der K. K. Staatsbahnen. Bahnunfall bei Bischofshofen. Verlängerung bezw. Ausdehnung ertheilter Vorkonzessionen in Oesterreich. Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Januar d. J. Verzeichniss der auf den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen zulässigen grössten Achsdrücke. Eisenb. Alvincz - Hermannstadt-Rothenthurmpass - Ungarische Landesgrenze. Bezug von Schienenmaterial aus Deutschland. Generalversammlung. Liquidation d. Böhm. Westbahn. Börsenbericht.
Aus Frankreich: Die Aufsicht über den Verkehrsdienst der Eisenbahnen. Die Verwaltungs-Aufsichtskommissare.
Aus Afrika: Kongostaat.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Aenderung von Stationsnamen. 2. Verkehrsstörungen. 3. Verkehrswiederaufnahme. 4. Güterverkehr. 5. Personen- und Gepäckverkehr. 6. Verdingungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 23.)

Belgien, dessen Eisenbahnen von dem Chefingenieur Hubert besprochen sind, war der erste Staat, in welchem eine Eisenbahn auf Staatskosten ausgeführt wurde. Am 19. Juni 1833 brachte die Regierung vor die Kammer den Gesetzentwurf über die Anlage einer Eisenbahn von Mecheln nach Brüssel, Antwerpen und Ostende. Die öffentliche Erörterung der Gesetzvorlage begann in der Kammer am 11. März 1834; es wurden hierfür nicht weniger als 17 Sitzungen in Anspruch genommen und gelangte das Gesetz am 28. März nach heftigem Kampf mit 56 gegen 28 Stimmen zur Annahme. Ein Jahr später war die Theilstrecke Brüssel-Mecheln eröffnet und im Jahre 1840 besass das kleine Belgien bereits ein Staatsbahnnetz von mehr als 320 km. Wie anderwärts, wurde auch in Belgien, da der Erfolg der Eisenbahnen in den ersten Jahren den Erwartungen nicht entsprach, das reine Staatsbahnsystem verlassen und gelangten vom Jahre 1842 an zahlreiche Eisenbahnkonzessionen zur Vergebung. Seit 1870 nahm der Staatseisenbahnbetrieb in Belgien durch Ankauf von Privatbahnen neuerlich grosse Ausdehnung. Heute bestehen in Belgien nur mehr wenige bedeutendere Privatbahnen und auch bezüglich dieser schweben Verhandlungen wegen Ankaufs durch den Staat, so dass Belgien voraussichtlich in kurzem zu dem reinen Staatsbahnsystem zurückgekehrt sein wird, mit dem es seine Eisenbahnpolitik vor 60 Jahren eingeleitet hat. Abgesehen von dem historischen Theil sind in dem Artikel „Belgische Eisenbahnen" auch die Mittheilungen über Gesetzgebung, Administration, Betrieb und technische Einrichtungen von besonderem Interesse. Unter letzteren ist die von Belgien ausgegangene Einführung der Riesenschiene „Goliath" (Gewicht 52 kg für das laufende Meter) zu erwähnen. Merkwürdig sind die schlechten Erfahrungen, welche auf Belgischen Bahnen mit dem eisernen Oberbau gemacht wurden, von welchen mehrere hunderttausend Stück Schwellen (System Vautherin) bald nach ihrer in den Jahren 1880 und 1881 erfolgten Verlegung wieder entfernt werden mussten.

Eine Eigenthümlichkeit Belgiens ist die frühzeitige Einführung des Sekundärbetriebes — auf etwa einem Drittel des Gesammtnetzes. Auch die Bedeutung des Nebenbahnwesens war in Belgien frühzeitig erkannt worden und wurde 1884, wie dies in dem Artikel „Belgische Nebenbahnen" ausführlich dargestellt ist, die Gesellschaft „Société nationale des chemins de fer vicinaux" zu dem Zweck gegründet, um ein ausgedehntes Netz von Nebenbahnen sicherzustellen. Die Aktien der Gesellschaft zerfallen in so viel Serien als ihr Linien konzessio-

nirt sind. Wenigstens zwei Drittel der Aktien jeder Serie mussten vom Staat, den Provinzen und Gemeinden gezeichnet sein.

In dem Artikel „Dänische Eisenbahnen“ ist im besonderen die Mittheilung von Interesse, dass die Eifersucht, mit der die Dänische Politik dem Eindringen Deutschen Einflusses widerstrebte, lange Zeit keine Längsbahn durch Schleswig zustande kommen liess, die doch allen geographischen und kommerziellen Bedingungen entsprochen hätte. Nach langem Kampf kam die wunderliche Idee einer Querbahn von Husum nach Flensburg zur Verwirklichung, welche die Hauptstadt Schleswig so umging, dass eine eigene Flügelbahn dahin gebaut werden musste. Erst nach Abtrennung der Herzogthümer von Dänemark ist eine Abkürzungslinie nach der Hauptstadt gebaut worden.

Der nicht signirte Artikel „Französische Eisenbahnen“, in welchem wir die Feder v. Nördling's zu erkennen glauben, schildert in ausführlicher Weise die Anfänge des Französischen Eisenbahnwesens, die Krisen, von welchen dasselbe schon frühzeitig (1839, 1847/8) heimgesucht wurde, die grossartigen Fusionen, welche die Regierung Napoleon III. zu dem Zwecke begünstigte, um den Kredit der Gesellschaften zu heben und ihnen den Bau neuer Linien ohne Staatsunterstützung aufzubürden, die Kämpfe des Staates mit den grossen Gesellschaften, die Konventionen vom Jahre 1863, 1868, 1873, 1875, die Entstehung des Staatsbahnnetzes, das berühmte Eisenbahnprogramm Freycinet's, auf Grund dessen der Bau von 8 868 km Hauptbahnen mit einem Kostenaufwand von 6,5 Milliarden 1879 beschlossen wurde, die Unvermögenheit des Staates, dieses Programm durchzuführen und sonach den Abschluss der Konventionen vom Jahre 1885, durch welche den grossen Bahnen der Weiterbau der Linien des Programms Freycinet's übertragen wurde.

Die reichen statistischen Daten, welche der Artikel in betreff der Längen, Anlagekosten, des Verkehrs, der Einnahmen und Ausgaben usw. enthält, greifen bis ins Jahr 1830 zurück. Interessant ist die Thatsache, dass die Geldopfer, welche der Staat, abgesehen von Garantiezuschüssen, für die Herstellung der Eisenbahnen gebracht hat, sich auf nahe an 3,5 Milliarden belaufen. Man pflegt in Frankreich, um das Gewicht dieser Opfer abzuschwächen, denselben die Leistungen (profits particuliers) entgegenzuhalten, welche der Staat von den Eisenbahnen bezieht, also Steuern, Stempel, Gebühren, Zölle und Verbrauchssteuern; hierzu rechnet man die Ersparnisse, welche der Staat dadurch erzielt, dass die Eisenbahnen Post und Militär, Truppen, Gefangene, Zoll- und Steuerbeamte zu ermässigten Preisen zu befördern verpflichtet sind. Der gesammte Betrag dieser Vortheile wird für die Jahre 1863 bis 1882 mit 3 256 Millionen Francs berechnet; für 1887 stellten sich diese Vortheile auf nahe an 300 Millionen Francs.

Grosses Interesse erwecken die Mittheilungen über den ausserordentlichen Schutz, dessen sich das Publikum bei den Gerichten gegenüber den Bahnen erfreut. Die Ostbahn hat 22 Durchlässe mit geringerer Oeffnung, als die vom Ministerium genehmigten, ausgeführt. Es wird ihr nicht nur auferlegt, den Wasserschaden zu ersetzen und die Kosten des Umbaues zu tragen, sie wird ausserdem zu 22 Geldbussen von je 300 Frcs. verurtheilt. Ein Kondukteur, der unterwegs eine Tafel mit der Aufschrift „Damenkupee“ entfernte, wird vors Zuchtpolizeigericht gestellt. Zwei auf den Wochenmarkt fahrende Händler verfehlen, infolge eines Kurbelstangenbruches, den Anschluss unterwegs und bestellen einen Sonderzug; die Gerichte entbinden sie von der Bezahlung desselben. Geht ein Koffer oder ein Frachtstück verloren, so kennt das freie Ermessen des Richters bei Zuspruch der Entschädigung ebenso wie im Falle einer körperlichen Verletzung keine andere Grenze, als jene des Gewissens usw.

Die eigenthümliche Entwickelung des Englischen Bahnwesens ist in den Artikeln „Grossbritanniens und Irlands Eisenbahnen“ trefflich geschildert. Sie lässt sich dahin zusammenfassen, dass in England stets der Grundsatz der Entwickelung des Eisenbahnwesens bei freiem Wettbewerb und unter Ausschluss jeder staatlichen Unterstützung vorherrschend war. Hierbei sind die Ergebnisse der Englischen Eisenbahnpolitik insofern wenig befriedigend, als die Regierung gegenüber den übermächtigen Eisenbahngesellschaften, welche überall und vor allem im Parlament ihren Einfluss geltend machen, nur wenig ausrichten konnte. Erst in den allerletzten Jahren lässt sich, wie die Gesetze vom Jahre 1888 und 1889 über die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zu gewissen Sicherheitseinrichtungen (Blocksystem, selbstthätige Bremsen usw.) beweisen, eine, wenn auch allerdings noch schüchterne Hinneigung der öffentlichen Gewalten zu einer Regelung des Eisenbahnwesens nach dem Vorbilde der kontinentalen Staaten bemerken. An Versuchen, der Eisenbahnpolitik eine andere Richtung zu geben, hat es nicht gefehlt, und wurde auch wiederholt (zuletzt 1888 von Watt im Hause der Gemeinen) die Idee des Uebergangs zum Staatsbahnsystem angeregt, welches in den Englischen Kolonien das vorherrschende ist. Interessant sind die Mittheilungen über das Verfahren vor dem Parlament bei der Konzessionsertheilung. Weil die in anderen Staaten erfolgende Vorprüfung des Projekts durch die Verwaltungsbehörden fehlt, muss dieselbe vor den Parlamentsausschüssen erfolgen. Das Verfahren vor dem Parlament ist äusserst weitläufig und kostspielig. Die Ausschüsse prüfen das Projekt im einzelnen und vernehmen die Parteien sowie die Vertreter lokaler Körperschaften für und wider das Projekt. Die Verhandlungen werden kontradiktorisch von besonderen Anwälten geführt. Die Durchbringung einer kleinen Konzession verursacht Parlamentskosten von 6 000 *M*, wozu ebenso viel an den Parlamentsanwalt, die Kosten der Zeugen usw. kommen. Grössere Bills verursachen Kosten von mehreren hunderttausend Mark. Auch in technischer Beziehung weisen die Englischen Bahnen manche Eigenthümlichkeiten auf; insbesondere sind Strassenübersetzungen im Niveau nahezu gänzlich vermieden. Die Mehrzahl der Bahnen in London und den anderen Verkehrscentren, in welchen die Bahnhöfe in den Mittelpunkt der Stadt verlegt sind, sind auf ausgedehnte Strecken mit ungeheuren Kosten auf Viadukten geführt, lediglich um den Bahnbetrieb vom Strassenverkehr unabhängig zu machen, auch auf der freien Bahn sind Strassen und Feldwege fast ausnahmslos über oder unter den Bahnen durchgeführt. Selbst auf den wenig verkehrsreichen Bahnen in Wales und Schottland finden sich Niveauübergänge nur selten. Diese Eigenthümlichkeit, sowie die Bedachtnahme auf möglichst günstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind der hauptsächlichste Erklärungsgrund dafür, dass die Anlagekosten der Englischen Bahnen die höchsten der Welt sind.

Dafür wird aber auch auf den Englischen Bahnen ein riesenhafter Verkehr bewältigt. 1890 wurden 817 Millionen Reisende, ungefähr $1/5$ des Gesammtverkehrs der Erde, und 303 Millionen Tonnen Güter befördert.

(Fortsetzung folgt.)

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1894/95.

Dem vor kurzem erschienenen Verwaltungsbericht für den Zeitraum vom 1. April 1894 bis 31. März 1895 ist bezüglich der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt folgendes zu entnehmen.

1. Finanzielle Ergebnisse. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Jahre 1894/95 betragen:

die Gesammteinnahmen:
39 232 703 *M.* (gegen 38 894 654 *M.* im Vorjahre),
die Gesammtausgaben:
25 163 971 *M.* (gegen 24 414 187 *M.* im Vorjahre).

Hiernach ergab sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebs von 14 068 732 *M.* (gegen 14 480 467 *M.* im Vorjahre). Bei einer Verminderung des Betriebsfonds um 168 643 *M.* hat die Ablieferung zur Staatshauptkasse betragen 14 237 375 (14 297 856) Mark. Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat verabschiedeten Summe von 13 242 572 *M.* ist der Reinertrag der Eisenbahnen für 1894/95 höher um 826 160 *M.* und die baare Ablieferung um 994 803 *M.* Im Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres stellen sich im Jahre 1894/95 niedriger der Reinertrag um 411 735 *M.* und die baare Ablieferung um 60 481 *M.*

Auf 1 km Betriebslänge kamen	1894/95	1893/94
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	7 833 *M.*	7 956 *M.*
Einnahmen aus dem Güterverkehr	13 673 „	13 650 „
Betriebsausgaben	13 785 „	13 542 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 516 712 317 Mark hat sich verzinst zu 2,83 % gegen 2,96 % im Vorjahre.

Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf den 1. April 1894 der Betrag von 403 069 646 *M.*, der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1894/95 ist zu 16 596 301 *M.* berechnet. Die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse ist somit hinter dem Zinsenbedarf um 2 379 573 *M.* zurückgeblieben. Durch dieselbe wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 3,53 % (im Jahre 1893/94 3,60 %) verzinst.

Bei dem Betrieb der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt haben im Jahre 1894/95 betragen die Gesammteinnahmen 341 153 (312 019) *M.*, die Gesammtausgaben 289 232 (287 059) *M.* Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 51 921 *M.*, 48 335 *M.* mehr als der Etatssatz und 26 961 *M.* mehr als im Vorjahre. Das Anlagekapital der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt ist berechnet zu 1 417 591 *M.*

2. Eisenbahnbau. Während des Berichtsjahres wurden aufgelöst die Bahnbausektion Münsingen am 15. August 1894 und die Bahnbausektion Marbach a/N. am 31. Dezember 1894. In Thätigkeit waren für den Bau des zweiten Geleises Bietigheim-Jagstfeld die Bahnbausektion Heilbronn, für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt das Werkstättebaubüreau Cannstatt, für die Erbauung von Lokomotivremisen auf der Prag in Stuttgart ein Baubüreau in Stuttgart, für die Erbauung einer Verbindungsbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim die Bahnbausektion Cannstatt, für den Bau einer Verbindungslinie zwischen der Hauptbahn und der Gäubahn auf der Prag bei Stuttgart, eines zweiten Geleises der Strecke Stuttgart-Hasenberg, eines auf der Prag bei Stuttgart anzulegenden Güterbahnhofs, weiter für die Erweiterung des Bahnhofs Hasenberg die Bahnbausektion Stuttgart, für die Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart die Hochbausektion Stuttgart. Mit den Arbeiten für den Umbau des Bahnhofs in Göppingen war das Bahnhofbaubüreau Göppingen beschäftigt Die Betriebsbauämter Aalen, Esslingen, Freudenstadt. Geislingen, Hall, Heidenheim. Heilbronn, Jagstfeld, Leutkirch, Ludwigsburg, Mühlacker, Ravensburg, Reutlingen, Rottweil, Schorndorf, Sigmaringen, Stuttgart, Sulz und Ulm hatten sich mit bedeutenden Bauten in ihren Bezirken, wie Bahnhof- und Geleiserweiterungen, Erweiterung und Verbesserung von Beleuchtungseinrichtungen, Errichtung von Dienstwohngebäuden, Abortsgebäuden, Verladerampen, Getreideschuppen, Werkstätteerweiterungen, Böschungssicherungen, Auswechslung alter Brücken usw. zu befassen.

3. Eisenbahnbetrieb. Die Nebenwerkstätte Ulm wurde als selbständige Betriebswerkstätte aufgestellt, ebenso erscheint die in Stuttgart auf der Prag errichtete neue Werkstätte als selbständige Betriebswerkstätte. Am 15. September 1894 wurde das zweite Geleis der Strecke Bietigheim-Nordheim dem Betrieb übergeben. Mit Apparaten zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit wurden ausgestattet die Strecken: Mögglingen-Unterböbingen, Essingen-Mögglingen, Goldshöfe-Wasseralfingen, Röttingen-Lauchheim, Rottingen-Bopfingen, Bopfingen-Trochtelfingen, Hessenthal-Hall, Sulzdorf-Hessenthal, Grossaltdorf-Sulzdorf, Eckartshausen-Grossaltdorf. Blockstationen wurden errichtet auf den Lokalzugshaltepunkten Oberesslingen, Zell und Kuchen und auf dem Bahnwärterposten Nr. 73 der Abtheilung Gingen a/Fils.

4. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Am 10. Mai 1894 wurde die Bahnstrecke Marbach-Beilstein dem Betrieb übergeben. Die Länge der von Württemberg gebauten und im Württembergischen Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen hat mit dieser Bahnstrecke einen Zuwachs von 14,37 km erhalten und beträgt am Jahresschluss 1 717,48 km. Die Gesammtlänge der doppelgeleisigen Bahnen beträgt 350,24 km. Hierzu kommen noch 16,50 km in Baden gelegene Württembergische Bahnstrecken. Im Inlande liegen folgende nicht dem Staat gehörigen Eisenbahnen: 24,17 km, welche im Eigenthum und Betrieb des Grossherzogthums Baden stehen, ferner die Privatbahnen Metzingen-Urach 10,43 km der Ennsthalbahngesellschaft, Unterboihingen-Kirchheim u/T. 6,26 km der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft, Stuttgart-Degerloch-Hohenheim 10,48 km der Filderbahngesellschaft und Ravensburg-Weingarten 4,18 km der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München gehörig.

Von den dem öffentlichen Verkehr dienenden normal- und schmalspurigen Bahnen mit zusammen 1 595,38 km kommen auf 100 qkm Grundfläche 8,18 km, auf 10 000 Einwohner 7,77 km (ganz Deutschland 1893/94 auf 100 qkm Grundfläche 8,30 km, auf 10 000 Einwohner 8,83 km). Auf Nebenbahnen entfallen von der Betriebslänge 157,97 km gegen 143,60 km im Vorjahre.

Die Gesammtzahl der Stationen hat am 31. März 1895 betragen 390 (377).

Von der Bahnlänge mit 1 717,48 km entfallen auf die freie Strecke 1 528,26 km, auf Bahnhöfe und Haltestellen 189,22 km. Die Grunderwerbung auf der freien Strecke ist ausgeführt zur Anlage des Bahnkörpers für ein Geleis auf 767,24 km, für 2 Geleise auf 760,26 km und für 3 Geleise auf 0,76 km. Der Bahnkörper der freien Strecke ist fertig gestellt für ein Geleis auf 1 051,44 km, für zwei und mehr Geleise auf 476,82 km. Von der Gesammtlänge des Bahnkörpers liegen in der Auffüllung (im Auftrag) 1 022,87 km, im Einschnitt (Abtrag) 685,35 km, in Geländehöhe 9,26 km. Wegübergänge in Schienenhöhe sind 1 998 vorhanden, Wegüberführungen 177, Wegunterführungen 541, Durchlässe unter Wegübergängen und Parallelwegen 1 888, Durchlässe unter dem Bahnkörper 3 519, Brücken 736 mit 986½ Oeffnungen, Viadukte 17 mit 2 919 m Gesammtlänge und 60 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 2 726 m in eingeleisiger und 16 124 m in doppelgeleisiger Wölbung.

Von der Gesammtlänge des Bahnnetzes mit 1 717,48 km liegen 396,19 km oder 23,07 % horizontal und 1 321,29 km oder 76,93 % in der Neigung. Die grösste Neigung der vollspurigen Hauptbahnen ist 1 : 43. der Nebenbahnen 1 : 26.6, bezw. auf der Zahnradbahnstrecke Honau-Lichtenstein 1 : 10, die der Schmalspurbahnen 1 : 25. In gerader Linie liegen 983,31 km oder 57,25 % der ganzen Bahnlinie, gekrümmt sind 734,17 km oder 42,75 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst bei den Hauptbahnen 286 m, bei den Nebenbahnen 100 m und bei den Schmalspurbahnen 80 m. Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2 736,93 km

Die Schienenstrasse besteht durchaus aus breitbasigen Schienen, von welchen 1 017,93 km aus Eisen und 1 719 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1 621,54 km hölzerne Querschwellen, auf 1 060,75 km eiserne Querschwellen, auf 1,45 km Steinwürfel und auf 27,03 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 0,61 km, nach dem System Haarmann 25,55 km. Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Geleise hat sich gegen das Vorjahr um 142.83 km und die Länge der Geleise mit eisernem Querschwellenoberbau um 66,31 km vermehrt.

Von den Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen sind anzuführen 13 gesonderte Verwaltungsgebäude, 14 gesonderte Dienstwohngebäude für höhere Beamte, desgleichen für niedere Beamte 1 271 auf freier Strecke, 195 auf Bahnhöfen, 338 Empfangsgebäude, 40 Ueberdachungen von Bahnsteigen, 320 Güterschuppen, 76 Lokomotivremisen mit 346 Lokomotivständen, 59 Werkstättengebäude, 84 Wasserstationen, 439 Nebengebäude, 50 Magazingebäude, 1 Imprägniranstalt, 8 Gaswerke und elektrische Beleuchtungsanlagen, 16 Schiebebühnen, 76 Drehscheiben für Lokomotiven, 53 desgleichen für Wagen, 5 093 Weichen, 435 offene feste Verladerampen, 39 transportable Rampen, 363 Lastkrahnen und Hebegerüste, 341 Brückenwaagen, 956 km Streckeneinfriedigungen aller Art, 290 km Erdwälle und Schneemauern, 63 km Pallisaden und Hecken gegen Schneeverwehungen, 11 273 a Anpflanzungen auf freier Strecke, 3 270 a Gartenanlagen.

5. Für die Unterhaltung der Bahnanlagen wurden ausgegeben: für die Anlagen auf freier Strecke (Bahn-

körper, Böschungen, Wegunterführungen, Bahnüberbrückungen, Durchlässe, Brücken, Viadukte, Tunnel, Einfriedigungen, Bahnmeister- und Bahnwärterwohnhäuser, Blockstationen, Signal- und Wärterbuden u. dergl.) einschliesslich der durchgehenden Geleise in den Bahnhöfen 1 599 217 ℳ, d. i. auf 1 km der unterhaltenen Strecken 936 (917) ℳ; für Bahnhofanlagen (Haupt- und Nebengebäude, technische Einrichtungen, Oberbau, Einfriedigungen, Pflanzungen usw.) 787 187 (781 202) ℳ; für Telegraphen, Signalvorrichtungen mit Zubehör 50 322 (71 700) ℳ, zusammen 2 436 726 (2 392 864) ℳ. Die Beschaffung des Materials zur Erneuerung des Oberbaues, soweit der Aufwand aus Betriebsmitteln bestritten wurde, kostete zusammen 2 103 274 (2 097 136) ℳ, d. i. auf 1 km Geleislänge 779 (794) ℳ. Es betrugen hiernach die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues zusammen 4 540 000 (4 490 000) ℳ und trifft es 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2 657 (2 673) ℳ, 1 km Geleislänge 1 681 (1 700) ℳ.

6. Der Ertrag aus dem land- und forstwirthschaftlich benutzten Grundeigenthum betrug 126 811 (122 879) ℳ, darunter Pachtgelder aus Bahnböschungen und Bahnabschnitten, Erlöse aus Futter und aus Pflanzen der Pflanzschulen 106 327 ℳ, Erlöse aus Holz 2 773 ℳ, aus Weiden (Korb- usw.) 11 182 ℳ, aus Obst 5 344 ℳ, aus Fischwasser und Eis 807 ℳ, aus Steinen und Sand 378 ℳ. Der Kulturaufwand auf die Grundflächen betrug 46 030 ℳ, dieser Betrag ist übrigens theilweise zugleich als Aufwand für die Bahnunterhaltung (Sicherung der Böschungen, Herstellung und Erhaltung lebender Einfriedigungen, Unterhaltung der Stationsanlagen usw.) anzusehen.

7. Von Neu- und Erweiterungsbauten an den im Betrieb befindlichen Bahnlinien sind anzuführen: Bahnhofumbauten in Mühlacker, Esslingen, Geislingen und Ulm, Erbauung von Lokomotivremisen in Stuttgart, Erbauung von Dienstwohngebäuden in Plochingen, Geislingen, Gross-Sachsenheim, Bietigheim, Ulm, Mühlacker, Bau von Wärterhäusern an der Hauptbahn, Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt, Geleiserweiterung auf den Bahnhöfen Calw, Plüderhausen, Waldhausen, Mögglingen, Lauchheim, Bopfingen, Epfendorf, Aldingen, Königsbronn, Süssen, Ebersbach, Gingen a/Fils, Maulbronn, Rothenbach, Göppingen, Rottweil, auf den Stationen der Strecken Ulm-Friedrichshafen und Plochingen-Horb, Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen, Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Mühlacker, Vergrösserung der Lokomotivwerkstätten Aalen und Friedrichshafen, Errichtung eines Getreideschuppens auf dem Bahnhof Heilbronn, Auswechselung älterer Eisenbahnbrücken, Aenderung der Geleisbrückenwaagen entsprechend den Vorschriften der Aichordnung für das Deutsche Reich und Erhöhung der Wiegefähigkeit einer Anzahl dieser Waagen, Erweiterung der Stationen Altbach und Lonsee, Umbau des zweiten Geleises Maulbronn-Bretten, Entwässerung der Donaubrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm.

Die Centralweichenanlagen waren am 31. März 1895 vollendet und im Betrieb auf 36 grösseren Bahnhöfen gegen 34 im Vorjahre, im Bau begriffen auf 5 grösseren Bahnhöfen. Weichensicherungen und Stellwerke einfacherer Art waren ausgeführt und in Betrieb gesetzt auf 242 (241) Stationen. Der Gesammtaufwand auf Centralweichenanlagen hat bis 31. März 1895 betragen 3 783 028 ℳ. Für die Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen waren bis zu diesem Tage verausgabt 193 586 ℳ. Elektrische Streckenblockirung war auf der Hauptbahn für die Strecke Feuerbach-Stuttgart-Cannstatt in Ausführung begriffen.

8. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetrieb (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Transportverwaltung, Werkstättenverwaltung) belief sich auf 11 481 (11 770) und setzte sich zusammen aus 4 649 etatsmässigen und 459 diätarischen Beamten und 6 373 Arbeitern. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben belief sich auf 14 124 896 ℳ.

9. Der Bestand an Eisenbahnbetriebsmitteln hat betragen 448 (433) Lokomotiven. Das durchschnittliche Alter der Lokomotiven beträgt 14,78 Jahre, die älteste wurde vor 31 Jahren gebaut. Auf 10 km Betriebslänge entfallen am Jahresschluss 2,61 Stück. Personenwagen waren vorhanden 1 139 (1 122) mit 51 708 Sitzplätzen. Auf 10 km Betriebslänge kommen durchschnittlich 16,86 Stück Personenwagenachsen und 301 Sitzplätze. Am Schluss des Betriebsjahres waren versehen mit der Westinghousebremse 1 105 (1 086) Wagen, mit Dampfheizungseinrichtung 1 066 (1 041), mit Gasbeleuchtung 905 (639). Güter-, Pferde- und Viehwagen waren vorhanden 6 528 (6 440) Stück, auf 10 km Betriebslänge 80,04 (79,66) Achsen. Hierzu kommen 246 Gepäckwagen und 88 Postwagen. Privaten gehören 15 Wagen. Die Gesammtzahl der Lastwagen betrug am Schlusse des Betriebsjahres 6 877 Stück mit 14 583 Achsen.

Die Beschaffungskosten der am Schluss des Jahres vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Lokomotiven und Tender 19 833 921 ℳ, für Personenwagen 9 762 450 ℳ, für Lastwagen (ausschliesslich Postwagen) 23 512 812 ℳ, zusammen 53 109 183 ℳ und durchschnittlich für eine Lokomotive mit Tender 44 272 ℳ, für einen Personenwagen 8 571 ℳ und für einen Lastwagen 3 471 ℳ.

10. Leistungen der Betriebsmittel. Die Anzahl der beförderten Züge hat betragen 229 794 (215 496), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 21, bei den Personenzügen 18, bei den gemischten Zügen 20, bei den Güterzügen 61, bei den Arbeits- und Materialzügen 27 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 31 Achsen. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt an Tonnenkilometern auf den Vollspurbahnen 2 652 229 403 (2 533 405 707), auf den Schmalspurbahnen 6 447 005 (3 578 008). Sämmtliche Kosten der Zugkraft berechnen sich bei den Vollspurbahnen zu 6 963 792 ℳ, hiervon kommen auf 1 000 Nutzkm 559 (554) ℳ, auf 1 000 Wagenachskilometer 19,03 (18,41) ℳ, bei den Schmalspurbahnen 35 094 ℳ, hiervon auf 1 000 Nutzkm 362 (393) ℳ, auf 1 000 Wagenachskilometer 38,38 (40,44) ℳ. Die Kosten der für die Leistungen sämmtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien haben betragen auf den Vollspurbahnen 2 971 339 ℳ, auf den Schmalspurbahnen 14 431 ℳ, durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm Vollspurbahnen 238,36 ℳ, Schmalspurbahnen 148,95 ℳ, auf 1 000 Wagenachskm Vollspurbahnen 8,12 (7,79) ℳ, Schmalspurbahnen 15,78 (15,58) ℳ.

Für den Betrieb des Deimler Motorwagens wurden verausgabt 959 ℳ. Dieser Wagen hat in der Zeit vom 1. April 1894 bis 31. März 1895 in 286 Tagen (79 Tage wegen Reparatur ausser Dienst) fahrplanmässig 17 764 km zurückgelegt. Es betragen die Kosten des Materials 959 ℳ, die des Führers 1 729 ℳ, zusammen 2 688 ℳ, so dass auf 1 Nutzkm 5,40 ₰ Material- und 9,73 ₰ Personal-, zusammen 15,13 ₰ Ausgaben entfallen.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen auf den Vollspurbahnen 3 112 331 (3 052 347) ℳ, auf den Schmalspurbahnen 12 170 (9 704) ℳ.

Die Zahl der beförderten Züge (fahrplanmässig und ausserfahrplanmässig) hat betragen 229 794 (215 496).

11. Werkstätten. In den Lokomotiv- und Betriebswerkstätten waren durchschnittlich täglich beschäftigt 1 080 (1 119), bei der Wagenwerkstätte 585 (569) Handwerker und sonstige Arbeiter. In den Lokomotiv- und Betriebswerkstätten kamen Lokomotiven in Umbau 13, in Hauptreparatur 218. Wagen wurden in Reparatur genommen 12 792, der Revision unterzogen 716, vom Werkstättenpersonal auswärts reparirt 862. In der Wagenwerkstätte wurden neu gebaut oder umgebaut 21 Personenwagen, 4 Güterwagen, in Reparatur genommen 2 420 Personenwagen, 4 723 Gepäck-, Post- und Güterwagen, der Revision unterworfen 1 960 Personenwagen, 2 370 Gepäck-, Post- und Güterwagen.

Für die Geldverrechnung bei sämmtlichen Werkstätten beziffern sich die Materialvorräthe am Schluss des vorigen Jahres auf 2 025 561 ℳ, die Anschaffungen des laufenden Jahres auf 2 181 959 ℳ, Besoldungen und Arbeitslöhne auf 2 368 327 ℳ, zusammen Belastung 6 575 847 ℳ. Hiervon kamen zur Verwendung und Aufrechnung 4 747 726 ℳ, somit Werth der Vorräthe am Schluss des Jahres 1 828 121 ℳ.

12. Haupt-Magazinverwaltung, Schwellen-Imprägniranstalt, Inventarverwaltung. Der Werth der Vorräthe (Oberbaumaterialien, Heizmaterialien, Beleuchtungs-, Reinigungs- und sonstige Materialien) betrug am Schluss des vorigen Jahres 1 433 347 ℳ, die Anschaffungen des laufenden Jahres 6 387 095 ℳ, zusammen 7 820 442 ℳ. Hiervon kamen zur Verwendung und Aufrechnung 6 214 175 ℳ, somit Werth der Vorräthe am Schluss des Jahres 1 606 267 ℳ.

Von der Schwellen-Imprägniranstalt wurden Schwellen imprägnirt zusammen 11 619,043 cbm und hierzu verbraucht 76 702 kg Zinkchlorid, 12 cbm Holz und 217 710 kg Steinkohlen. Der Aufwand an Imprägnirungskosten hat betragen 34 051 ℳ und trifft es 1 cbm forchenes Holz 2,83 ℳ oder 1 forchene Stossschwelle 32,8 ₰, 1 forchene Zwischenschwelle 27,4 ₰.

Bei der Inventarverwaltung betrug die Ausgabe für neu angeschaffte Ausstattungsgegenstände in 136 Gattungen 25 891 Mark, für Wiederherstellung schadhafter Stücke 4 056 ℳ, zusammen 29 947 ℳ.

13. Beleuchtungsanlagen. Im Betrieb der Eisenbahnverwaltung befanden sich Gaswerke für die Bahnhofbeleuchtung in Bietigheim, Jagstfeld und Plochingen, für die Erzeugung von Oelgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen in Stuttgart mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Eutingen und Herbertingen. Die Kosten für 1 cbm verbrauchtes Gas haben betragen bei der Gasanstalt Bietigheim ohne Verzinsung und Amortisation 6,70 ₰ mit Einrechnung von 6 % für Verzin-

sung und Amortisation 9,63 ₰, Jagstfeld 3.34 bezw. 13,91 ₰, Plochingen 42,46 bezw. 55,80 ₰, Stuttgart 44,49 bezw. 50,53 ₰.

Elektrische Beleuchtungsanlagen waren vorhanden auf den Bahnhöfen Friedrichshafen, Stuttgart Hauptbahnhof, Stuttgart Nordbahnhof, Ulm und Mühlacker. Die Kosten für eine Ampèrestunde sind berechnet in Friedrichshafen ohne Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals zu 3,18 ₰, mit Einrechnung von 6 % für Verzinsung und Amortisation zu 6,32 ₰, in Stuttgart Hauptbahnhof zu 2,86 bezw. 3,12 ₰, Stuttgart Nordbahnhof 3,30 ₰ (Anlagekapital noch nicht festgestellt), Ulm 2,44 bezw. 3,49 ₰, Mühlacker 2,71 bezw. 4,45 ₰.

14. Personen- und Güterverkehr. Von den im Laufe des Verwaltungsjahrs eingetretenen Neuerungen sind folgende zu erwähnen: Die Vorschrift, dass bei den Zeitkarten für bestimmte Strecken durch Hinterlegung einer Kaution von 3 ℳ gegen etwaige missbräuchliche Verwendung der Karten und für deren rechtzeitige Rückgabe nach Ablauf der Gültigkeitsdauer Sicherheit zu leisten ist; der Wegfall der Zeitkarten zu Badezwecken; der Wegfall der Druckgebühr von 60 ₰, die bei der Bestellung von Fahrscheinbüchern zu bezahlen war, wogegen mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen die Anordnung getroffen wurde, dass der Inhaber des Fahrscheinbuchs vor Antritt der Fahrt auf dem jeweils zu benutzenden Fahrschein das Datum des Benutzungstags einzutragen hat, oder den Schein am Schalter abstempeln lassen muss; die Benutzbarkeit der Arbeiter-Wochenkarten auf die Tage Erscheinungsfest und Charfreitag. Für die Gesellschafts-Fahrkarten sind weitere Erleichterungen und Ermässigungen eingeführt worden. Die Mindestentfernung, auf welche Gesellschaftskarten ausgegeben werden, ist von 30 auf 20 km herabgesetzt worden. Auch beträgt die Ermässigung jetzt 50 % des gewöhnlichen Fahrpreises der einfachen Fahrt. Die Beschränkung, wonach in der Zeit vom Sonnabend vor bis Dienstag nach Ostern die Ermässigung nicht eintritt wurde aufgehoben. Über die wahlweise über zwei verschiedene Bahnstrecken benutzbaren Rückfahrkarten sind vermehrt worden; die Gebühr für telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten wurde von 50 auf 25 ₰ ermässigt.

Gegenüber dem Vorjahre, das seit Bestehen der Bahn den höchsten Personenverkehr aufgewiesen hat, ist wohl infolge des aussergewöhnlich langen Winters und des dadurch gegen sonstige Wintermonate eingetretenen Rückgangs der Frequenz eine kleine Abnahne des Personenverkehrs eingetreten. Dieselbe hat betragen bei den Einnahmen 15 364 ℳ = 0,11 % und bei den Personenkilometern 16 445 468 = 3,85 %. Eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre zeigt der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinen, der Verkehr mit Zeitkarten für bestimmte Bahnstrecken und Arbeiter-Wochenfahrkarten. Zurückgegangen ist der Verkehr mit Rundreisekarten im Binnenverkehr, wohl infolge der vermehrten Benutzung von Zeitkarten für die ganze Bahn (Landeskarten). Die seit 15. Dezember 1893 eingeführten Zeitkarten für die ganze Bahn (Landeskarten) weisen einen Verkehr auf von 433 740 Personen und 10 843 500 Personenkm mit 328 144 ℳ Einnahme (hierbei ist eine Landeskarte gerechnet zu 30 Fahrten bezw. Personen und zu 750 km); die seit eben dieser Zeit zur Ausgabe kommenden Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten auf einer bestimmten Bahnstrecke wurden benutzt von 842 850 Personen auf 9 192 930 Personenkm mit einer Einnahme von 249 387 ℳ. Vom Militärverkehr sind im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre mehr eingenommen worden 24 592 ℳ. Der Gepäckverkehr weist gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 33 998 ℳ auf.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen hat betragen 20 390 342 (20 444 935), hierunter zu ermässigten Fahrpreisen 6 719 504. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfallen auf die I. Wagenklasse 0,33 (0,36) %, auf die II. Klasse 7,86 (7,53) %, auf die III. Klasse 91,81 (92,11) %. Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen beträgt in der I. Klasse 6,07 (6,47) %, in der II. Klasse 14,78 (15,53) %, in der III. Klasse 27,32 (27,80) %, aller Sitzplätze 23,89 (24,48) %. Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf die I. Klasse 3,00 (3,14) %, auf die II. Klasse 20,76 (21,47) %, auf die III. Klasse 76,24 (75,39) %, auf den Binnenverkehr 10 004 905 (9 883 019) ℳ, den direkten und Durchgangsverkehr 2 912 584 (3 087 462) ℳ.

Bezüglich des Güterverkehrs ist anzuführen: Nachdem die zur Bekämpfung des ausserordentlichen landwirthschaftlichen Nothstands im Jahre 1893 getroffenen Tarifmaassnahmen hinsichtlich der Futtermittel, Sämereien und Düngemittel auf den 1. Juli 1894 und hinsichtlich der Streumittel auf den 1. September 1894 wieder aufgehoben wurden, gelangte am 1. März 1895 der sogen. Nothstandstarif für Düngemittel zur Einführung, welch' letzterer für eine Reihe natürlicher und künstlicher Düngemittel eine Ermässigung von 20 % an den regelrechten Frachtsätzen gewährleistet und bis 1. Mai 1897 Geltung hat.

Dem Vorjahre gegenüber ist bei dem Güterverkehr sowohl in Beziehung auf das Gewicht und die Tonnenkilometerzahl als auch in Beziehung auf die Geldeinnahme eine Steigerung zu verzeichnen. Das Gewicht sämmtlicher beförderter Güter hat um 145 403 t = 2,53 % und die Zahl der Tonnenkilometer um 22 487 710 = 4,85 % zugenommen. Im einzelnen ist eine Zunahme besonders bemerklich beim Expressgut und beim Eilgut.

An Gütern wurden befördert 5 888 342 (5 742 939) t. Steinkohlen und Koks wurden eingeführt 1 128 736 (1 035 629) t, worunter mit der Bahn 1 038 232 t, zu Wasser 90 504 t. Vergleicht man die Bevölkerung des Landes mit der verbrauchten Menge von Steinkohlen und Koks, so kommen bei 2 036 522 Einwohnern im Durchschnitt auf 1 Einwohner 543 (498) kg Kohlen und Koks. Der Steinkohlenverbrauch für die Württembergischen Staatseisenbahnen und die Württembergische Bodenseedampfschifffahrt hat 181 525 (162 916) t betragen.

15. Unfälle bei dem Eisenbahnbetrieb sind im Betriebsjahre vorgekommen 102 (68) und zwar 13 Entgleisungen, worunter 5 auf freier Strecke, 19 Zusammenstösse, worunter 2 auf freier Strecke und 70 sonstige Betriebsunfälle. Ausserdem sind zu verzeichnen Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn 3 (3), Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen 4 (2), Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen 98 (22), Schienenbrüche 191 (128). Es kommen auf je 1 Million beförderte Reisende 0,29 (0,29) Tödtungen, 0,35 (0,29) Verletzungen. Bahnbedienstete und Bahnarbeiter im Dienst wurden getödtet 11, verletzt 47, fremde Personen getödtet 6, verletzt 5. Infolge von Verunglückungen beim Bahnbetrieb sind im Berichtsjahre Entschädigungen an die Verunglückten bezw. deren Hinterbliebenen bezahlt worden auf Grund des Haftpflichtgesetzes einmalige Abfindungen an Bahnbeamte 797 ℳ, an Bahnarbeiter 3 004 ℳ, an fremde Personen 24 088 ℳ; fortlaufende Zahlungen an Bahnbeamte 65 883 ℳ, an Bahnarbeiter 3 502 ℳ, an fremde Personen 16 145 ℳ, aus Mitteln der Eisenbahnhilfskassen an Bahnbeamte 31 524 ℳ. Auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes wurden bezahlt 62 158 ℳ, auf Grund des Beamtenfürsorgegesetzes 59 956 ℳ.

Im Anhang zu dem Bericht über die Eisenbahnen sind 21 Tabellen enthalten, welche in eingehender Weise Aufschluss und statistische Zahlen geben über die Länge der einzelnen Strecken, den Bauaufwand, die Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter, eine Uebersicht über die zur Ruhe gesetzten Beamten, die Lohnverhältnisse der ständigen und unständigen Arbeiter im Stations-, Abfertigungs-, Zugs-, Strecken- und Werkstättendienst, die Anzahl und Konstruktionsverhältnisse der Lokomotiven und Wagen, Uebersicht über die auf den einzelnen Strecken täglich gefahrenen Züge, Anlagekapital der Württembergischen Staatsbahnen, Rechnungsergebnisse, Reihenfolge der Eisenbahnstationen nach ihrer Bedeutung bei dem Personenverkehr, dem Güterverkehr, dem Kassenverkehr, Uebersicht über die Bruttoeinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr und die Ausgaben an Gehältern und Löhnen der einzelnen Eisenbahnstationen und über die auf jeder Station angestellten Beamten und beschäftigten Arbeiter, Nachweis der auf den einzelnen Eisenbahnstationen abgegangenen und angekommenen Güter, getrennt nach Tarifklassen, Uebersicht über die Entwickelung des Bahnnetzes und die Hauptergebnisse des Betriebes für die Jahre 1845/46 bis 1894/95, Statistik der Güterbewegung, Nachweisung des auf den einzelnen Bahnlinien in jeder Richtung sich bewegenden Personen- und Güterverkehrs von 1893/94 und der auf jede Linie entfallenden Bruttoeinnahmen mit 2 Tabellen und 2 graphischen Darstellungen, Reinertrag der einzelnen Strecken der Württembergischen Staatseisenbahnen.

16. Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt. Die Betriebsmittel bestanden in 8 Dampfbooten, worunter 1 Salonschiff und 3 Halbsalonschiffe, aus 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen. Von diesen Fahrzeugen haben ausgeführt die Dampfboote 3 746 Fahrten mit 152 957 km Weglänge, die Trajektkähne 670 Fahrten mit 21 148 km Weglänge. Beladene Trajektkähne und Schleppboote waren 1 871 mal in Fahrt. Mittelst der Trajektkähne wurden 4 801 beladene und 3 735 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht (226 beladene und 726 leere Wagen mehr als im Vorjahre). Das Personal der Dampfschifffahrtsverwaltung bestand aus 83 Personen. Befördert wurden 227 076 (228 957) Personen, 230 010 kg Gepäck, 45 619 610 (51 982 010) kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschliesslich Getreide), 18 102 930 (8 999 200) kg Getreide, 5 Fahrzeuge, 88 Pferde, 1 804 (2 708) Stück Hornvieh, 853 (1 160) Stück Kleinvieh, Hunde usw.

Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 31. März 1895 auf 744 501 ℳ.

Dem Bericht über die Bodensee-Dampfschifffahrt sind 7 Tabellen beigegeben über den Bestand und die Unterhaltungskosten der Fahrzeuge, über die regelmässigen Kesselrevisionen und die grösseren Instandsetzungen der Fahrzeuge, die Leistungen und den Materialverbrauch der Dampfboote, über die Wagentrajektierung, über den Verkehr, die Rechnungsergebnisse vom laufenden Jahre, die Anlagekosten, den Verkehr und die Rechnungsergebnisse seit Uebernahme der Bodensee-Dampfschifffahrt durch den Staat bis Ende des Betriebsjahrs 1894/95.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1081 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Neuwahl von Mitgliedern des Preisausschusses (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus der Budgetrede des Oesterreichischen Handelsministers.

Ungeachtet des Ausscheidens der Eisenbahnangelegenheiten aus dem genannten Ministerium, wurden mehrere dieselben berührende Fragen in der vom K. K. Handelsminister Freiherrn von Glanz gehaltenen Rede berührt. Die Ursachen der Verschlechterung unserer Handelsbilanz liegen nach seiner Ansicht darin, dass unser Handel mit Europäischen Ländern aktiv, mit den überseeischen Ländern dagegen in hohem Grade passiv ist. Eine wichtige Aufgabe in der Richtung, unseren Aussenhandel nach überseeischen Absatzgebieten aktiv zu gestalten, fällt unserem ersten Seehafen Triest zu. Die Regierung ist auch bemüht, sämmtliche Bestrebungen nach dieser Richtung hin nachdrücklichst zu unterstützen und zu fördern.

Interpellationsbeantwortungen.

Im Abgeordnetenhause beantwortete der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg folgende 2 Interpellationen, betreffend:

a) Die Erhöhung der Transporttarife für Salz bei den K. K. Staatsbahnen. Der Minister weist nach, dass die Vertheuerung des Speisesalzes durch die Erhöhung dieser Tarife pro Kopf und Jahr selbst bei Zugrundelegung der längsten Distanz nur 2,66 kr. betrage, demnach als Belastung der Konsumenten nicht ins Gewicht fallen könne. Ebenso sei die Tariferhöhung bei der Beförderung der für Zwecke der Landwirthschaft bestimmten Salzgattungen nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

b) Die Auflassung der III. Personenfahrklasse bei den Schnellzügen der K. K. Staatsbahnen. Der Minister erklärt, dass die Absicht der Staatsverwaltung nicht etwa dahin gehe, die Führung von Wagen III. Klasse prinzipiell bei allen Schnellzügen aufzuheben. Es soll nur bei einigen Schnellzügen, welche erfahrungsgemäss während des Sommers wegen stärkerer Frequenz überlastet sind, die bisher mitgeführte III. Wagenklasse in Hinkunft während der Gültigkeit des Sommerfahrplanes deshalb entfallen, weil die stete Zunahme des Sommerverkehrs eine derart erhöhte Benutzung der betreffenden Züge durch Reisende I. und II. Klasse bewirkt, dass die Beigabe noch Wagen III. Klasse zu diesen Zügen ohne Gefährdung der Regelmässigkeit und Sicherheit des Verkehrs selbst dann geradezu unmöglich wäre, wenn die Anzahl der Wagen III. Klasse, wie dies in den vergangenen Jahren schon geschehen ist, auf nur 1 oder 2 Stück pro Zug eingeschränkt werden würde. Eine Vermehrung der Schnellzüge, welche allerdings geeignet wäre, die in Rede stehenden Maassnahmen zu vermeiden, sei aus ökonomischen Gründen unthunlich, und sei er nicht in der Lage, dem Wunsche, dass bei allen Schnellzügen die III. Klasse mitgeführt wird, Rechnung zu tragen.

Gesetzentwurf, betreffend die Aenderung des Bauprogramms für die Wiener Verkehrsanlagen.

Durch die Einbeziehung jener Stadtbahnlinien, die erst für die zweite Bauperiode (1898 bis 1900) projektirt waren, ergibt sich für den Staat ein Mehrerforderniss von 13,8 Millionen Gulden. Dazu tritt noch das Erforderniss für eine Vermehrung des Fahrparkes der Stadtbahn.

Bei der Berathung des hierüber von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurfes erwiderte der Eisenbahnminister auf die an ihn gestellte Frage: Die Anlage von ergänzenden Verbindungen innerhalb des jetzt zur Ausführung gelangenden Hauptnetzes werde zweckmässig der Privatunternehmung zu überlassen sein, um nicht neuerdings mit grossen Geldforderungen herantreten zu müssen. Die Regierung wird in dieser Hinsicht allen ernsten Projektanten, auch wenn sie sich auf ausländisches Kapital stützen, mit Wohlwollen entgegenkommen und ist weit davon entfernt, Privatunternehmungen durch übermässige Anforderungen abzuschrecken.

Die Verwendung des Langer'schen Rauchverzehrungs-Apparates bei den Lokomotiven der K. K. Staatsbahnen.

Der Eisenbahnminister gab im Budgetausschuss Aufschluss über den Fortgang der Versuche mit dem Langer'schen Rauchverzehrungs-Apparate, dessen allgemeine Einführung, abgesehen von den Kosten, von der successiven Einschulung des Personales abhängt.

Die Ersparniss an Kohle werde theilweise durch raschere Abnutzung der Feuerbox kompensirt. Der Finanzminister bestätigt aus seiner Amtsführung die Mittheilung des Eisenbahnministers und gibt Aufschluss über die Petroleumfeuerung im Arlbergtunnel, welche mit Benutzung des Holden'schen Apparates eingeführt und sodann durch die Staatsbahnorgane verbessert wurde und höchst befriedigend bei allen Lastzugmaschinen der Arlbergbahn funktionirt.

Der Bahnunfall bei Bischofshofen.

Die diesfällige Interpellation im Budgetausschusse beantwortete der Eisenbahnminister dahin, dass dieser Unfall ohne Verschulden des Verkehrspersonals durch die Witterungsverhältnisse herbeigeführt worden ist. Durch Schneesturm und Regengüsse war die Telegraphenkommunikation unterbrochen. Die beiden Züge wurden von den Stationen nach eingetretener Abfahrtszeit mit der Weisung abgelassen, sehr vorsichtig zu fahren. Der Personenzug wurde durch 3 Schneewehen aufgehalten und konnte den Schnellzug erst zu spät wahrnehmen, worauf sofort gebremst wurde. Die Schuld trifft ausschliesslich die abnormen Witterungsverhältnisse, nicht das Personal.

Verlängerung bezw. Ausdehnung ertheilter Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Vorkonzessionen verlängert, bezw. ausgedehnt:

a) der Firma Mathias Selcher's Söhne in Wien und Konsorten für eine normalspurige Lokalbahn von St. Pölten nach Harland neuerlich auf weitere 6 Monate;

b) der Firma Schwarz, Wagendorfer & Co. in Aussee für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergutbahn nach Alt-Aussee zum Fusse des Loser auf weitere 6 Monate;

c) dem Bürgermeister Dr. Julius Perathoner in Bozen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sigmundskron der Bozen-Meraner Bahn zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein-Ala auf die weitere Strecke von der Station Bozen-Gries der Südbahngesellschaft über Gries zur Station Sigmundskron ausgedehnt.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Januar d. J.

Zu den mit Ende Dezember 1895 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 560,972 km sind im Januar d. J. durch den Baubeginn folgender Bahnlinien, und zwar: der Erweiterung der Station Tarnopol für die Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów-Tarnopol 1,792 km; der Theilstrecke Modran-Mechenic der Lokalbahn Cercan-Modran-Dobris 10,351 km, der Lokalbahn Wiener-Neustadt-Puchberg-Schneeberg sammt Flügel von Fischau nach Wöllersdorf 42,100 km und der elektrischen Bahn Prag-Lieben-Vysocan 4,085 km zugewachsen. Dem Betriebe übergeben wurde die Theilstrecke Salzburg-Oberndorf der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen mit 17,800 km, ferner wurde die Länge der im Monat Dezember 1895 in Bauangriff genommenen Lokalbahn Marienbad-Karlsbad von 54,200 km auf 52,0 km reduzirt. Es verblieben daher mit Schluss des Monats Januar d. J. 599,300 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 212,660 km auf Staatsbahnen, 19,840 km auf die Wiener Stadtbahn und 366,800 km auf Lokalbahnen entfallen. Der Stand des Baufortschritts ist nahezu der gleiche geblieben, wie im Monat Dezember 1895. Die Zahl der im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 4 435 gegen 7 256 im Vormonate, das sind 8 Arbeiter pro Kilometer.

Auflassung des Verzeichnisses der auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zulässigen grössten Achsdrücke.

Laut vorjährigem Beschluss der gemeinsamen Direktorenkonferenz wurde das bisher vorgeschriebene Verzeichniss solcher Achsdrücke aufgelassen. Es wurde dafür das vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Mai 1895 ausgegebene neue Verzeichniss der grössten Radstände und Raddrücke eingeführt, wovon die den Wagendienst besorgenden Organe mit dem Beifügen verständigt wurden, dass aus diesem Verzeichniss in Spalte 5 die analogen Daten entnommen werden können.

Eisenbahn Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass-Ungarische Landesgrenze.

Ueber die Konzessionirung dieser Bahn (s. Nr. 22 S. 201 d. Ztg.) unterbreitete der Königlich Ungarische Handelsminister dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf. Die Regierung soll ermächtigt werden, ein- für alle Mal dieser

Eisenbahn eine staatliche Suvention von 3 700 000 fl. zuzuwenden und diesen Betrag aus den Kassenbeständen anzuweisen. In dem Motivenberichte wird darauf hingewiesen, dass Ungarn nach dem Vertrage mit Rumänien vom Jahre 1891 verpflichtet ist, spätestens innerhalb 6 Jahre nach der Ratifikation des Vertrags die Anschlusslinien über den Dimespass und über den Rothenthurmpass auszudehnen, und dass diese Frist am 17. November 1897 abläuft. Von den zu erwerbenden neuen Linien ist die Linie Alt-Brücke-Landesgrenze 17 km, die Linie Hermannstadt-Alvincz 99,3 km lang. Das Baukapital der ersteren beträgt 2 000 000 fl., das der letztgenannten 5 400 000 fl., sodass auf 1 km durchschnittlich 74 500 fl. entfallen. Die staatliche Subvention ist halb so gross wie das Baukapital. Dagegen soll der Ertrag des Rumänischen Transitwaarenverkehrs den Ungarischen Staatsbahnen zufallen, welche die projektirten Bahnen verwalten werden.

Bezug von Schienenmaterial aus Deutschland.

Die in der Nähe des Budapester Westbahnhofs gelegene Linie der dortigen Strassenbahn kann nur dann, wie beabsichtigt, auf den elektrischen Betrieb eingerichtet werden, wenn dort die sogen. Flachschienen zur Verwendung gelangen. Der Handelsminister hat infolge dessen die Verwendung solcher Schienen in der Länge von etwa 500 m mit dem Beifügen gestattet, dass dieselben aus den Eisenwerken der Gesellschaft Phönix in Deutschland bezogen werden können, nachdem solche Schienen anderswo nicht erzeugt werden.

Ausserordentliche Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn am 14. März d. J.

Es wurde in derselben der Bericht des Verwaltungsrathes über die eingeleiteten Schritte zur Umwandlung sämmtlicher gesellschaftlichen Prioritäten in eine einheitliche 3 % Anleihe verlesen und das mit der Regierung vereinbarte Protokoll vom 22. Februar (s. Nr. 20 S. 185 und Nr. 22 S. 200 d. Ztg.) bekanntgegeben. Sodann wurden nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben: 1. Die Generalversammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, dieses Uebereinkommen für den Fall der Perfektionirung durchzuführen, sonach insbesondere das in demselben bezeichnete 3 % Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 48 980 000 ℳ D. R.-W. aufzunehmen, den Zeitpunkt und die Modalität für die bestmögliche Begebung der Anleihe nach eigenem Ermessen zu bestimmen, die Bewilligung zur eisenbahnbücherlichen Löschung des Theilbetrages für 20 000 fl. von der mit dem Protokollübereinkommen vom 25. Juli 1892 festgestellten staatlichen Einlösungsrente und die fernere Bewilligung zur eisenbahnbücherlichen Hypothezirung der Anleihe ob dem restlichen Betrage dieser Einlösungsrente zu ertheilen. 2. Die infolge der Durchführung der vorstehenden Beschlüsse nothwendig werdenden Aenderungen der Gesellschaftsstatuten, sowie die etwa weiter von der hohen Staatsverwaltung in Absicht auf die Statutengenehmigung geforderten, beziehungsweise alle sinngemäss sich ergebenden Abänderungen, Zusätze und Eliminirungen einzelner Statutenbestimmungen soll der Verwaltungsrath im eigenen Wirkungskreise ohne neuerliche Einholung eines Generalversammlungsbeschlusses vorzunehmen berechtigt sein.

Die Liquidation der Böhmischen Westbahn.

Die Liquidatoren der Böhmischen Westbahn geben bekannt, dass auf Grund der Schlussrechnung, welche von dem Revisionsausschusse geprüft und richtig befunden wurde, auf jede unverlooste Aktie und jeden Genussschein eine restliche Liquidationsquote von 21 fl. 30 kr. entfällt. Diese Restquoten werden vom 7. März d. J. angefangen bei der Liquidatur der Oesterreichischen Kreditanstalt gegen Einziehung der Aktien und Genussscheine ausbezahlt. Aktien und Genussscheine sind auf separaten Konsignationen und in arithmetischer Reihenfolge zu verzeichnen. Die bis 15. Mai d. J. nicht behobenen Restquoten werden bei Gericht deponirt. Zugleich werden die Aktionäre und Genussscheinbesitzer, welche mit der Behebung der ersten Liquidationsquote — bestehend in 800 Kr. = 400 fl. in 4 % Prioritätsobligationen ddo. 15. Juli 1895 mit Kupon per 2. Januar d. J. für je eine unverlooste Aktie und in 400 Kr. = 200 fl. in den gleichen Prioritätsobligationen mit Kupon per 1. Juli d. J. für je einen Genussschein — im Rückstande sind, aufgefordert, dieselbe gleichfalls bis längstens 15. Mai 1896 zu beheben, da sonst auch diese Liquidationsquoten gerichtlich deponirt würden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Schneestürme und Ueberschwemmungen haben in der zweiten Märzwoche arge Verkehrsstörungen herbeigeführt; die Streiks im Ostrauer und Karwiner Kohlenrevier sind noch nicht beseitigt; am Eisernen Thor ist ein ungeheurer Felsabsturz erfolgt. Diesen Hiobsposten stehen die Dividenden der Nobelgesellschaft von 7 % und der Unfallversicherungsgesellschaft von 24 fl., dann das für Oesterreich erlassene Versicherungsregulativ gegenüber. Die Kurse entwickelten sich zumeist in absteigender Richtung. So notirten die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3450, Nordwestbahn 284, Elbethalbahn 285, Staatsbahn 368,25, Buschtěhrader Bahn Lit. A 1465, Buschtěhrader Bahn Lit. B 545, Lemberg-Czernowitzer Bahn 295, Kaschau-Oderberger Bahn 193,25 und Südnorddeutschen Verbindungsbahn 220. Etwas höher waren die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1678), Ungarisch-Galizischen Bahn (203) und Südbahn (98) bewerthet. Dagegen waren die 3 % Prioritäten der Südbahn (167,75) stark ausgeboten, weil man, gewiss mit Unrecht, die von der Italienischen Regierung der Südbahn zu leistende Annuität für gefährdet erachtet.

Aus Frankreich.

Die Aufsicht über den Verkehrsdienst der Eisenbahnen.

Die Verordnung vom 30. Mai 1895, betreffend die Aufsicht über die Eisenbahnen, sowie der Ausführungserlass des Ministers vom 26. Oktober 1895 zu Art. 17 dieser Verordnung haben die Aufsicht über den Verkehrsdienst und die Zuständigkeit der einzelnen Beamten abgegrenzt. Zur Aufklärung zweifelhafter Fragen hat nun der Minister der öffentlichen Arbeiten am 25. Februar d. J. ein Rundschreiben an die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes erlassen, in dem u. a. folgendes ausgeführt wird: Die von den Gesellschaften angenommene Tarifbildung kann von entscheidendem Einfluss auf die Verkehrsentwickelung und den Wohlstand des Landes sein; richtig abgefasste Tarife, die den Bedürfnissen der einzelnen Gegenden gut angepasst sind, sind geeignet, die Einnahmen der Gesellschaften zu vermehren und demnach die Lasten des Staatsschatzes zu vermindern. Man darf nicht glauben, dass die Aufrechterhaltung der Tarife auf dem höchsten Satz, den die Betheiligten tragen können, den grössten Vortheil für die Gesellschaften und für die Interessen des Staatsschatzes bietet. Der Minister ist dagegen überzeugt, dass in vielen Fällen neue Ermässigungen, besonders für Dünger, Kohlen usw., eine Verkehrssteigerung bewirken würden, deren Vortheile zunächst die Gesellschaften verspüren würden. Die Verkehrs-Aufsichtsbeamten aller Grade müssen sich von diesen Erwägungen leiten lassen; aber ihre Aufgabe besteht nicht allein darin, Gutachten über die zur ministeriellen Bestätigung vorgelegten Tarife abzugeben. Es ist auch ihre Pflicht, von Amtswegen Vorschläge zu machen, die den Gesellschaften zweckmässig empfohlen werden können, diese Vorschläge der Aufsichtsbehörde vorzulegen und ihnen unter deren Leitung bei den Gesellschaften Geltung zu verschaffen suchen.

Frühere Untersuchungen haben ausserdem die Aufmerksamkeit der Aufsichtsstellen auf die falschen Waarenerklärungen gelenkt; der Minister erinnert dringend daran. Die Verkehrsinspektoren, sowie die ihnen unterstellten Kommissare müssen die lebhafteste Aufsicht über das Gewicht und die Art der Waaren ausüben und sowohl die Betrugsversuche der Verfrachter als auch die strafbare Gefälligkeit der Beamten unterdrücken. Gewisse von diesen allgemeinen Fragen fallen nach Art. 11 des Ministerialerlasses vom 26. Oktober 1895 besonders den Oberinspektoren zu. Bei der Untersuchung der laufenden Angelegenheiten sind diese, wie die Inspektoren, mit einem bestimmten Bezirk betraut. Der Minister denkt nicht daran, diese Einrichtung zu ändern; denn zwei Instanzen unter dem Generalinspektor sind weitaus genügend, und die Vervielfältigung des Räderwerks würde nur den schon zu langsamen Geschäftsgang verzögern und die Verantwortlichkeit abschwächen. Aber in den allgemeineren Fragen, zu deren Behandlung der Oberinspektor berufen ist, versteht es sich von selbst, dass er die Mitwirkung der Inspektoren in Anspruch nehmen kann und dass diese sich bei solcher Untersuchung dem Oberinspektor rückhaltlos zur Verfügung stellen. Diese Bestimmung ist zwar nicht ausdrücklich in dem Ausführungserlass erwähnt, ergibt sich aber als nothwendige Folge der ganzen Einrichtung.

Die Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Vor Erlass der Verordnung vom 2. Juli 1894 waren die Verwaltungs-Aufsichtskommissare zu je $1/4$ in die vier Gehaltsklassen vertheilt. Die genannte Verordnung vermehrte das Gehalt bedeutend, während die Gesammtausgabe innerhalb der Grenze der von den Kammern bewilligten Beträge gehalten werden musste; es wurde daher durch Art. 6 der Verordnung von 1894 der Bestand der ersten Klasse auf höchstens $1/6$ der Gesammtzahl ermässigt und der Bestand der vierten Klasse auf wenigstens $1/3$ der Gesammtzahl erhöht. Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten hat nach Mitteln gesucht, um die alte Vertheilung wiederherzustellen, ohne die Gesammtausgabe zu erhöhen. Sie hat dies durch eine vom Staatsrath angenommene und bereits veröffentlichte Verordnung in der Weise erreicht, dass sie die Anzahl der Verwaltungs-Aufsichtskommissare verminderte und dafür ihren Bezirk vergrösserte.

Die Vertheilung erfolgt demnach wieder zu je $^1/_4$ in die vier Gehaltsklassen.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Bei Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend Genehmigung des am 28. Mai 1894 zwischen Belgien und der Kongo-Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrages, entsandte die Belgische Regierung vor etwa 6 Monaten einen technischen Ausschuss zur Prüfung der Lage der Kongo-Eisenbahn. Dieser Ausschuss bestand aus den Ingenieuren 1. Klasse Francken und Huet von der Staatsbahnverwaltung und dem Brücken- und Strassenbauingenieur 3. Klasse Claes. Der 66 gedruckte Seiten umfassende Bericht zerfällt in 3 Abtheilungen, nämlich gebaute Linie, Linie im Bau und noch zu bauende Linie.

Gebaute Linie. Am 30. Juni 1895 waren 133 km der Bahn gebaut. Im allgemeinen ist der Abtrag in Ein- und Anschnitten, sowie der Abtrag auf ebenen Senkungen und auf stark seitlich geneigtem Boden unter guten Bau- und Festigkeitsbedingungen ausgeführt. Die ersten Kilometer haben viel Arbeit erfordert; die Gesellschaft hatte dort riesige Schwierigkeiten zu überwinden. Die Aufschüttungen sind durch einen Theil des Abraums aus den Ein- oder Anschnitten sowie durch nahebei entnommenen Boden ausgeführt; der Ausschuss erachtet es zwar für angemessen, die Aufschüttungen von Anfang an durch freien Boden zu bilden, aber er stellt nach den Erklärungen des deswegen befragten Bahnbeamten fest, dass das angewandte Verfahren keine Nachtheile bietet.

Die Bahnkrone hat im Einschnitt 4 m Breite mit Seitengräben und in der Aufschüttung durchschnittlich 3 m; sie liegt überall in der gewünschten Höhe und besitzt die vorgesehene Bermenbreite. Lediglich auf der Strecke von Matadi bis zur Mpozobrücke (8 km), wo die Bahn im Anschnitt und auf Felsen hergestellt ist, bietet der Bahnkörper mehrere Punkte, wo die Berme nach dem linken Kongo- und Mpozoufer zu nicht genügend hoch über dem Wasserspiegel liegt, sowie einige andere Punkte, wo die Berme nicht die gewöhnliche Breite hat. Diese Mängel des Querschnitts schaffen, obwohl sie sehr wenig bedeutend sind, eine gewisse Gefahr, da das Geleise nicht die durch den Entwurf auferlegte und anderwärts verwirklichte Stütze findet. Im Falle eines Unfalles an solchen Orten könnten die Folgen trostlos sein. Eine Ausgabe von etwa 60 000 Frcs. würde indessen genügen, um dieser Lage abzuhelfen. Während der Fahrt auf den ersten 8 km der Bahn längs des Kongo und seines Zuflusses Mpozo, wo das Geleise an die Vorsprünge des die beiden genannten Wasserläufe trennenden Gebirgsstocks angehängt zu sein und bisweilen über Abgründen zu schweben scheint, ist der Reisende einem Gefühl der Furcht ausgesetzt und man würde gut thun, wenn man die genannten unerlässlichen Arbeiten für die Regelung der Bahnkrone durch Herstellung einer Stützmauer längs der Berme mit steilen Böschungen ergänzte.

Bezüglich der Kunstbauten sind die zahlreichen eisernen Brücken und einige gemauerte Gewölbe, also Kunstbauten unter dem Geleise, welche der Eisenbahn die Ueberschreitung der Flüsse und Bäche gestatten, in ausgezeichneten Bau- und Widerstandsbedingungen. Bezüglich des Oberbaues befinden sich die Beschotterung, die Schienenunterlagen auf freier Strecke sowie auf den Kunstbauten und endlich die Schienen in befriedigendem Zustande. Die Geleisunterlage besteht aus Metallquerschwellen; auf einigen Strecken sind die Schwellen aus Holz, aber diese Strecken sind wenig zahlreich und von geringer Länge, bilden vielmehr Versuchsstrecken. Die Abnutzung der Schienenoberfläche durch die rollende Reibung der Züge und durch die Einwirkung des Bremsens ist sehr gering, fast unmerklich. Bezüglich des Schienenzubehörs, des Schienengewichts, der besonderen Vorrichtungen, Signale, Ausstattung usw., die eingehend besprochen sind, ist nichts bemängelt.

Im Längsschnitt der Bahn beträgt die zugelassene Höchststeigung 45 mm auf 1 m. In den Krümmungen ist die Längsneigung der Bahn derart herabgesetzt, dass die der Höchststeigung entsprechende Zugkraft niemals überschritten wird; sie beträgt 28 mm in den Krümmungen von 50 m Halbmesser. Diese hohe Grenze der Längsneigung hat gestattet, die Gipfelpunkte zu erklettern und von diesen Scheidungspunkten nach den Flüssen und anderen Bodensenkungen herabzusteigen, ohne zu Tunneln oder sehr tiefen Einschnitten, noch zu sehr hohen Aufschüttungen greifen zu müssen; daher sind die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn sehr ungünstig. In gewissen Theilen folgen sich Steigung und Gefälle ohne zwischenliegende gerade Strecke und es gibt sogar Strecken, wie der Palaballa-Anstieg, wo die virtuelle Höchststeigung fast überall erreicht wird. Die auf den ersten 133 km an 20 Stellen vorgenommenen Messungen haben ergeben, dass die im Entwurf festgesetzten Steigungen nirgends überschritten sind. Der Ausschuss bemängelt die Krümmung der Richtungslinie, da sie nicht beständig ist, doch ist dieser Lage leicht abzuhelfen.

Die kilometrischen Betriebskosten betrugen durchschnittlich 1 204 Frcs. für das Vierteljahr und können für das Jahr auf rund 4 800 Frcs. veranschlagt werden. Diese Ziffer erscheint hoch, aber es ist zu bemerken, dass das Bahnende unmittelbar diesseits des Bahnhofs Lufu sich zu Anfang der Bauzeit 1894/95 noch im Bau befand und dass dieser neuerdings hergestellte Theil, wie es in solchen Fällen vorkommt, bedeutende Vollendungs- und ausserordentliche Nachbesserungsarbeiten erfordert hat. Es würde also nicht billig sein, aus den obigen Berechnungen endgültige Schlüsse für die kilometrischen Unterhaltungskosten zu ziehen. Der Ausschuss gibt verschiedene Maassnahmen zu erheblicher Verminderung der Unterhaltungskosten an und kommt endlich zu dem Schluss, dass abgesehen von den Mängeln der Beschotterung und der Richtungslinie, denen indessen abzuhelfen ist, die Grundlagen des Oberbaues von genügender Güte und Widerstandsfähigkeit sind, um ein Geleise mit der erforderlichen Festigkeit und Sicherheit zu bilden.

Linie im Bau. Der Bericht gibt genaue Nachrichten über die Ernährungs-, Wohnungs-, Löhnungsverhältnisse und über die Polizei auf den Arbeitsstätten. Der Gesundheitszustand ist sehr befriedigend; der Ernährungsdienst schien zu allgemeiner Befriedigung zu wirken; dem Ausschuss ist keine Beschwerde wegen der Wohnungsverhältnisse zu Ohren gekommen. Die Lohnberechnung ist einfach, scheint von den Schwarzen wohl verstanden zu sein und erfolgt regelmässig. Bisher hat die als „Hilfsgesellschaft der Eisenbahn" bezeichnete Polizei der Arbeitsstätten die Ordnung ohne Anwendung von Waffengewalt aufrecht erhalten können.

Am 31. August 1895 waren die Schienen bis 122 km gelegt; das Geleise war beschottert bis km 100; die Fernsprechverbindungen waren bis km 116 hergestellt und die am meisten vorgerückten Arbeitsstätten befanden sich bei km 133,7, wo das allgemeine Lager der Erdarbeiter die Höhen von Nzole einnahm. Am 31. Oktober 1895 bei der Abreise waren die Schienen bis km 133 gelegt; die Beschotterung erstreckte sich bis km 113 und die Fernsprechverbindung bis km 130. Die am weitesten vorgerückten Erdarbeiter arbeiteten an dem Hügel bei km 150,7 jenseits des Kwilu, wo die Abräumung an 7 verschiedenen Einschnitten in Angriff genommen war, und das allgemeine Lager war, nachdem es bei km 138 am Pangasci-Pass aufgeschlagen war, nach den Ufern des Kwilu vorgerückt. In 2 Monaten waren also die Arbeitsstätten um 17 km vorgerückt; in der gleichen Zeit hatte man 13 km beschottert und 11 km neue Schienen gelegt. Vom 1. September bis 1. November hatte man in 41 805 Arbeitstagen 57 456 Raummeter Erdarbeiten ausgeführt, also durchschnittlich 1,375 Raummeter für den Tag. Dieses verhältnissmässig hohe Ergebniss wird einer Prämieneinrichtung zugeschrieben, durch welche der Eifer der Schwarzen angestachelt wird; bevor nämlich ein Einschnitt von einem bestimmten Raumgehalt in Angriff genommen wird, setzen sich der Streckeningenieur und die Arbeiterabtheilungen über die Zeit, innerhalb deren die Arbeit beendet sein muss, ins Einvernehmen. Beenden die Arbeiter ihre Aufgabe früher, so erhalten sie trotzdem die Löhnung für die verabredete Anzahl von Tagen; brauchen die Arbeiter dagegen die verabredete oder eine längere Zeit, so erhalten sie nur den gewöhnlichen Lohn. Diese Einrichtung sichert also dem Schwarzen einen Mindestlohn und interessirt ihn zugleich am schnellen Fortschritt der Arbeiten; im allgemeinen wird die Arbeit in weniger Zeit als der vorgesehenen ausgeführt und es gibt Schwarze, die nur von den gelieferten Lebensmitteln und ihren Prämien leben, während sie ihre ganze Löhnung sich ansammeln lassen. Die Schwarzen sind in Abtheilungen eingetheilt, die sich unter Führung eines schwarzen Rottenführers (headman) gewöhnlich in 2 Gruppen scheiden, nämlich in Leute mit Schaufeln und solche mit Hacken; erstere laden den von den andern losgehauenen Abraum auf und schaffen ihn fort. Alle handhaben ihr Werkzeug mit gleicher Leichtigkeit und beweisen eine grosse Ausdauer in der Arbeit; der Schaufelwurf ist besonders bemerkenswerth und erreicht bis 3 m Höhe. Die von der Gesellschaft gelieferten Werkzeuge sind allgemein von guter Beschaffenheit und Grösse.

Die zu bauende Linie. Die vorläufige Richtungslinie nach der ersten Aufnahme der Vorarbeiten im Jahre 1887 hatte eine Länge von 167 km und nach der zweiten Aufnahme eine solche von 298 km, so dass sich eine Gesammtlänge von 465 km herausstellte. Der Ausschuss hat festgestellt, dass km 75 der vorläufigen Richtungslinie nach der zweiten Aufnahme, also km 242 der von Matadi aus berechneten Achse, im wesentlichen dem km 194 der endgültigen Richtungslinie entspricht, so dass die Gesammtlänge um 48 km, also von 465 auf 417 km abgekürzt wird. Wenn man die voraussichtlich noch zu erzielenden Abkürzungen berücksichtigt, so wird die

Länge der Bahn zwischen Kimpesse (km 160) und dem Pool etwa 240 km betragen.

Vom Juli bis Oktober 1895 ist der Baufortschritt sehr schnell gewesen; er entspricht einem jährlichen Fortschritt von 70 km. Nach diesem Satze würde die Bahn in $3^1/_2$ Jahren vollendet sein; von vornherein ist es nicht unwahrscheinlich, dass der gleiche Fortschritt im Laufe der Arbeiten eingehalten werden kann. Denn man darf nicht vergessen, dass der Baufortschritt ohne Ausnahme von Jahr zu Jahr zugenommen hat; im ersten Jahre betrug er 4,5 km, im zweiten 15,8. im dritten 22,7, im vierten 33,2, im fünften 42,1 und während der ersten vier Monate des sechsten Jahres 23,7 km, was einem Jahresfortschritt von 71,1 km entspricht. Wenn die letzte Vermehrung viel schneller wie die andere gewesen ist, so darf man nicht daraus schliessen, dass sie ungewöhnlich und vorübergehend war; denn zu den früher wirkenden Ursachen, wie allmähliche Erziehung der Arbeiter, Verbesserung ihrer Lebensbedingungen, Auslese der Aufsichtsbeamten, bessere Diensteinrichtung, ist eine neue, nämlich die Einrichtung der Prämien gekommen; alle, welche die Verhältnisse kennen, haben bezeugt, dass die Prämien sehr gute Ergebnisse erzielt haben. Diese Meinung wird bestätigt durch die zahlenmässige Angabe der Leistung, die von 0,3666 m durchschnittlich für den Mann und Tag während eines grossen Theils des Jahres 1894/95 auf 1,3375 während der beiden Monate September und Oktober 1895 stieg. Dagegen ist zu bemerken, dass man den Gebirgsstock Nzole, der zu bedeutenden Einschnitten Anlass gab, überschritt und dass dieser Umstand auf die Leistung günstig einwirken konnte.

Von Kimpesse an wird das Land fruchtbarer und bevölkerter; vielleicht wird der Arbeiterersatz für die Erdarbeiten aus Eingeborenen an Ort und Stelle möglich, vielleicht kann man ihnen auch die Unternehmung kleiner Einschnitte und andere Arbeiten anvertrauen. Diese Hoffnungen scheinen gerechtfertigt, um aber die voraussichtliche Dauer der Arbeiten zu veranschlagen, hat es der Ausschuss vorgezogen, von einer grössere Sicherheit bietenden Ausnahme auszugehen, und die 12 Monate zwischen Oktober 1894 und Oktober 1895 zu Grunde zu legen. Vom 31. Oktober 1894 bis dahin 1895 sind die Erdarbeiten um 52 km vorgerückt und nach diesem Satze würden noch $4^1/_2$ Jahre zur Vollendung der Strecke von Kimpesse bis zum Pool erforderlich sein, vorausgesetzt, dass nicht unvorhergesehene Umstände, wie eine Seuche, ein Austand, ein Verbot zum Anwerben der Leute an der Küste eintreten.

Die Baukosten gehen beständig herunter und man darf nicht die ersten Jahre der Unternehmung, die infolge unglücklicher Umstände aller Art eine zu grosse Ausnahme darstellen, in Rechnung stellen. Nach den Jahresrechnungen der Gesellschaft betrugen die Ausgaben nach Abzug der Bauzinsen in runden Zahlen: im Jahre 1892/93 für 22,7 km 5 437 000 Frcs., im Jahre 1893/94 für 33,2 km 4 760 000 Frcs., im Jahre 1894/95 für 41,8 km 5 024 000 Frcs. und in den 4 Monaten Juli bis Oktober 1895 für 24 km 2 400 000 Frcs. Nachdem die kilometrischen Baukosten nacheinander 240 000 Frcs., 144 000 Frcs. und 120 000 Frcs. betragen haben, sind sie also auf 100 000 Frcs. gefallen. Für die Ansicht, dass diese Ziffer aufrecht erhalten oder noch weiter ermässigt werden kann, gelten die für die voraussichtliche Bauzeit entwickelten Gründe. Dagegen ist zu erwägen, dass ein Theil der Ausgaben immer höher wird, je mehr man sich von Matadi entfernt. Jedenfalls hat der Ausschuss die feste Hoffnung, dass sich die Lage stetig bessern wird.

Der Ausschuss fasst schliesslich seinen Bericht in folgende Sätze zusammen: Abgesehen von der Missbildung der Krümmungen befindet sich die gebaute Linie in angemessenen Festigkeitsbedingungen. Der Fahrpark ist von gutem Bau, die Werkstätten sind gut angelegt und ihre Ausstattung ist sehr vollständig, aber die Unterhaltung der Lokomotiven lässt zu wünschen übrig und die Radreifen der Wagen müssten öfter erneuert werden. Der Gang der Züge ist regelmässig und ohne ihre jetzige Einrichtung zu ändern, würde die Bahn einem jährlichen Verkehr von fast 30 000 t weitaus genügen. Die Bauarbeiten werden gut geleitet und mit guten Materialien sowie nach den Regeln der Kunst ausgeführt; sie werden mit grosser Thatkraft fortgeführt. Die Verlängerung der Bahn bis zum Pool wird keine grösseren Schwierigkeiten, als sie jenseits des Palaballagebirges angetroffen sind, bereiten. Das Unternehmen kann in einer Frist von $4^1/_2$ Jahren, also Ende 1900 vollendet werden. Die kilometrischen Kosten der noch zu bauenden Linie werden 130 000 Frcs. nicht erreichen. —

Ueber die schon oben erwähnte Fernsprechleitung entnehmen wir anderen Quellen, dass sie seit 1890 vorzüglich arbeitet. Anfangs diente sie nur als Verbindung zwischen den verschiedenen Arbeitsstellen und der Direktion, aber seit Eröffnung des Betriebes hat sie auch dem Zugdienst zu dienen. Wenn auch der Telegraph für die Sicherheit des Betriebes grössere Sicherheit bietet namentlich durch Feststellung der Verantwortlichkeit, so hat doch der Fernsprecher den Vortheil der leichteren Handhabung. Denn an den meisten Posten befindet sich nur ein schwarzer Beamter; nur auf wichtigen Stationen, wo sich Züge begegnen und besondere Bahnhofsarbeiten vorkommen, ist ein weisser Beamter. Der Betrieb beruht auf der Blockeinrichtung, die nur einen Zug auf jeder Strecke zulässt; die nöthigen Weisungen werden durch den Fernsprecher von Ort zu Ort gegeben. Obwohl der Fernsprecher in einem von unserem so stark abweichenden Klima gebraucht wird, zeigt sich doch beim Betriebe kein besonderes Merkmal mit Ausnahme eines Geräusches wie Hageln, das besonders stark in den heissen Tagen der Regenzeit und in den heissesten Stunden, d. h. zwischen 2 und 3 Uhr Nachmittags auftritt. —

Nach einem Telegramm aus Kimpesse hat die Lokomotive am 17. Februar d. J. die Station Kimpesse (km 160), wo beim Karawanenverkehr Trägerwechsel eintritt, erreicht; die Eröffnung bis dorthin soll Mitte d. J. stattfinden. —

Nach dem „Soir“ hat der Kongostaat den Ingenieur Lejeune mit den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Boma nach Boma Sundi betraut, um die Kongoufer mit den Erzeugungsmittelpunkten von Mayambe zu verbinden.

Aegypten.

Die Belgische Gruppe, welche die Konzession der Strassenbahnen von Kaïro erworben hat, hat unter dem Namen „Société anonyme des chemins de fer de la Basse-Egypte“ eine Aktiengesellschaft gebildet, welche die Erwerbung, Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn Mansurah-Matarieh nebst Erweiterungen zum Zweck hat. Die Gesellschaft kann ausserdem nach ihren Satzungen andere Eisenbahnen in Aegypten erwerben, bauen und betreiben, sich mit anderen ähnlichen Unternehmungen verschmelzen, ihrem Unternehmen alle anderen Verkehrsbetriebe in Aegypten hinzufügen und endlich alle auf diese Gewerbe bezüglichen Patente erwerben und ausnutzen. Das Grundkapital ist auf 3 500 000 Frcs. festgesetzt, ausserdem sollen 14 000 Gewinnantheilscheine und 3 000 000 Frcs. 3,5 % Schuldverschreibungen geschaffen werden; letzteren wird als besondere Bürgschaft eine Summe von 6 100 Aegyptische Pfund zugewiesen. Im Verwaltungsrath sind vertreten: Edouard und François Empain, Ernest Urban, de la Hault, Gustav Kumps, die Compagnie générale des chemins de fer économiques, der Prinz Hussein Pascha Kamel, der ehemalige Ministerpräsident Riaz Pascha und Ambroise Sinadino.

Tunesien.

Die Unternehmer Julien, Crété & Cie in Tunis haben die Konzession für ein mit 1 m Spurweite herzustellendes, 7 bis 9 km umfassendes städtisches Strassenbahnnetz nachgesucht.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Keil, bisher in Erfurt, ist nach Münster i/Westfalen versetzt.

Gestorben sind der Geheime Regierungsrath z. D. Rampold in Hannover und der Eisenbahndirektor Eberle in Königsberg i/Preussen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Stelle eines Maschineningenieurs bei der Wagenwerkstätte Cannstatt wurde dem Königlichen Regierungsbaumeister Nallinger daselbst übertragen. Dem Finanzrath Klett bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Oberfinanzraths, den Finanzassessoren Schall und Dr. Oesterlen ebendaselbst der Titel und Rang eines Finanzraths, dem Kanzleirath Selbst, Vorstand der Registratur der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der Titel und Rang eines Rechnungsraths, den Abtheilungsingenieuren Steudel I ebendaselbst und Mühlberger, Vorstand der Bahnbausektion Brackenheim, der Titel und Rang eines Bauinspektors, dem Bahnhofverwalter I. Klasse Palm in Ellwangen der Titel eines Bahnhofinspektors, den Abtheilungsingenieuren Baas bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zur Zeit in Reutlingen, und Faiss bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Titel eines Inspektors, dem Revisor Stumpp, Registrator bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, der Titel eines Oberrevisors, den Eisenbahnsekretären Hubenau und Löffler der Titel und Rang eines Revisors verliehen. Der Eisenbahnbetriebsbauinspektor Völker in Böblingen ist gestorben.

Die Reform des Ungarischen Zonentarifs.

Der Herr Verfasser des vorgenannten, in Nr. 22 d. Ztg. abgedruckten Aufsatzes theilt uns mit, dass zum besseren Verständniss des Aufsatzes erforderlich ist, auf S. 198 in der 7. Zeile der rechtsseitigen Spalte nach den Worten „I. und II. Klasse“ folgenden Zusatz einzuschalten: „der Schnellzüge einer- und der Personenzüge andererseits“.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in den Tarifheften IIA, IIB, IIC, IID, IIE, IIF und IIG, im Transittarif für Getreide und Baumwolle ab Mannheim usw. nach der Ostschweiz, sowie im Cementtarif ab Heidelberg nach der Ostschweiz aufgeführte Station Zell der Tössthalbahn führt fortan die Bezeichnung „Remismühle-Zell". Die Frachtbriefe über Sendungen nach dieser Station haben ausschliesslich die neue Bezeichnung zu tragen.

Karlsruhe, den 15. März 1896. (527)
Generaldirektion
der Grossh. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen.

Infolge Hochwassers und der dadurch hervorgerufenen Dammrutschungen sind die Strecken: Weilerthal-Markirch und St. Blaise-Saales vom 8. bezw. 9. d. Mts. ab bis auf weiteres unfahrbar geworden, was wir unter Bezugnahme auf § 14 Absatz 3 und 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zur Kenntniss bringen.

Strassburg, den 16. März 1896. (528)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der Gesammtverkehr wurde bis auf weiteres eingestellt, u. zw.: wegen Lawinensturz in den Strecken:
Steg-Aussee am 8. März l. J.,
Gstatterboden-Admont am 9. März l. J.,
Eisenerz-Erzberg am 9. März l. J.,
wegen Dammsetzung und Beschädigung des Untersteintunnels in der Strecke Lend-Gastein-Taxenbach am 10. März l. J.

Wien, am 14. März 1896. (529)

Infolge Hochwassers des Rheines sind die diesseitigen Fähranstalten und zwar:
1. Bingerbrück-Rüdesheim,
2. Obercassel bei Bonn,
3. Griethausen bei Cleve,
seit dem 12. d. Mts. für jeden Verkehr unterbrochen.

Dauer der Unterbrechung unbestimmt.

Köln, den 13. März 1896. (530)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der seit 1. Januar l. J. wegen Eisgang auf der Donau eingestellte Trajektverkehr zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd wurde am 7. März l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 11. März 1896. (531)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Zum Heft 8b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. März 1888 für den Verkehr zwischen Belgien und dem Bezirk Frankfurt a/M. tritt am 1. Mai d. J. ein Nachtrag V mit theils ermässigten, theils geringfügig erhöhten Sätzen in Geltung. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.

Strassburg, den 16. März 1896. (532)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif V und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Gütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von gebrannten und rohen Steinen (Ausnahmetarif 5c des Gruppentarifs V bezw. Ausnahmetarif 5a des Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Gütertarifs) von Deuben nach Plagwitz-Lindenau (Preuss. und Sächs. Staatsbahn) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,18 *M.* für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 17. März 1896. (533J)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Februar l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass das angekündigte neue Heft IB der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) voraussichtlich erst am 1. Mai l. J. in Kraft treten wird. Infolgedessen bleibt das jetzige Tarifheft IB noch bis zum 30. April l. J. in Geltung.

Karlsruhe, den 16 März 1896. (534)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Der mit Bekanntmachung vom 12. Februar d J. angekündigte neue Elbumschlagstarif tritt am 1. April d. J. nicht in Kraft.

Die Einführung wird später veröffentlicht werden.

Dresden, am 17. März 1896. (535)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1896 tarifirt im Deutsch-Russischen Güterverkehr der Artikel Gashalter (Gasreservoire), auseinandergenommen, genietet und ungenietet — Seite 106 des Tarifs, Theil II — ab Schnittpunkt östlich nicht wie jetzt D. 9 und D. 14, sondern zur theureren Differentiale 42.

Bromberg, den 12. März 1896. (536)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (Preussische Staatsbahn-Gruppe III) etc. tritt mit dem 20. März d. J. der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Diese ermässigten Sätze gelangen zunächst versuchsweise zur Einführung. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 12. März 1896. (537)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Tarife für den inneren Verkehr der K. B. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. Am 1. April 1896 kommt Nachtrag II zum Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895, zur Einführung, welcher um den Preis von 50 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, im März 1896. (538)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. April l. J. kommt zum Ausnahmetarif Nr. II für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Stationen der K. Württembergischen und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, gültig vom 1. Juli 1892, der III. Nachtrag zur Einführung, durch welchen neue Stationen einbezogen und verschiedene bisherige Sätze theils geändert, theils aufgehoben werden.

München, im März 1896. (539)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten ermässigte Frachtsätze für Malz von Brünn nach Belgischen Stationen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen, sowie bei uns zu erfahren.

Köln, den 17. März 1896. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Der nach Bekanntmachung vom 13. Februar d. J. am 1. April d. J. in Kraft tretende neue Tarif nebst Anhang kann nunmehr durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, am 16. März 1896. (541)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Mai 1896 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande zu den Tarifheften 1 und 2 vom 1. Januar 1896 je 1 Nachtrag I in Kraft.

Diese Nachträge enthalten theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze für Wien, neue Frachtsätze für einzelne Ausnahmetarife, sowie Ergänzungen und Berichtigungen zu den Haupttarifen.

Die im Verkehre mit Wien eintretenden Erhöhungen und Ermässigungen beruhen auf der Aenderung der Oesterreichischen Streckensätze.

Wann und zu welchem Preise die Nachträge käuflich zu haben sein werden, wird später bekannt gemacht werden; bis dahin ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen über die Höhe der neuen Frachtsätze Auskunft.

Breslau, den 16. März 1896. (542)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband. Tarif Theil V Heft 2 vom 1. April 1893. (Kohlenverkehr Böhmen-Bayern.) Am 1. April 1896 gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

München, im März 1896. (543)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Mai d. J. gelangt das Tarifheft 2 des Norddeutschen Gütertarifs mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895 mit Nachträgen zur Aufhebung. Wegen Einführung des neuen Tarifs erfolgt besondere Bekanntmachung.

Breslau, den 17. März 1896. (544)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Vom 1. Mai d. J. ab gelangt das jetzt für

den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl geltende Waarenverzeichniss zur Aufhebung.

Das an dessen Stelle tretende neue Verzeichniss unterliegt noch der Berathung der Verbandsverwaltungen, wird zum Theil Tariferhöhungen, im allgemeinen aber keine wesentlichen Verschiebungen gegenüber dem jetzigen Waarenverzeichniss herbeiführen.

Der Text des neuen Waarenverzeichnisses wird in den ersten Tagen des nächsten Monats bei den Tarifbüreaus der Verbandsverwaltungen und den Verbandsstationen zu erfahren sein.

Mit demselben Tage wird der Ausnahmetarif Nr. 5 B für „Papier zu speziellen Zwecken, als Cigarettenpapier usw." aufgehoben.

Für die in Kraft bleibenden Ausnahmetarife Nr. 5 A und Nr. 5 C treten anderweite Waarenverzeichnisse in Kraft, welche in den nächsten Tagen bei den vorbezeichneten Dienststellen zu erfahren sind.

Breslau, den 16. März 1896. (545)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 20. März d. J. tritt der Nachtrag II zum Berlin-Stettin-Oberschlesischen und der Nachtrag IV zum Ostdeutsch-Oberschlesischen Kohlentarife in Kraft. Durch diese Nachträge gelangen neue ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Bromberg und Stettin zur Einführung. Der Nachtrag IV zum Ostdeutsch - Oberschlesischen Kohlentarife enthält ausserdem noch die Aufnahme einiger neuen Stationen der Direktionsbezirke Danzig und Königsberg.

Die Nachträge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Kattowitz, den 16. März 1896. (546)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Main-Neckar-Eisenbahn. Der in unserer Bekanntmachung vom 15. Februar d. J erwähnte Nachtrag III zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft 9 b (Verkehr mit der Main - Neckarbahn) sowie die anderweiten Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen kommen erst mit Wirkung vom 1. Mai d. J. zur Einführung.

Darmstadt, den 13. März 1896. (547)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Das seit dem 20. Februar 1888 in Geltung stehende Heft 1 b des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen und dergl., wird nebst Nachträgen auf Ende Mai l. J. aufgehoben. Als Ersatz dafür wird auf den gleichen Zeitpunkt ein Heft 2 des Theiles II der genannten Tarife ausgegeben, das in 2 Abtheilungen (Abth. 1: Ostschweiz, Abth. 2: Mittel- und Westschweiz und Gotthardbahn) zerfällt.

Bei diesem Anlasse wird eine grössere Anzahl Deutscher und Schweizerischer Stationen neu in den Kohlentarif aufgenommen. Dagegen scheiden aus demselben die Stationen Nierenhof, Ruhrort Rhein, Oberröblingen a. See, Bitterfeld, Greppin, Kötschau, Luckenau, Markranstädt, Teuchern, Weissenfels und Zeitz Thür. Bahnhof; die Frachtsätze für Nierenhof, Ruhrort Rhein, Oberröblingen a. See, Greppin, Kötschau, Markranstädt und Zeitz Thür. Bhf. treten mit Ende Mai l. J. ohne Ersatz ausser Kraft, während die Frachtsätze der übrigen vorgenannten Stationen im Verkehr mit Romanshorn, Rorschach, Winterthur, Zürich Hauptbahnhof und St. Gallen unverändert in den allgemeinen Tarif — Theil II, Heft 5, erste Abth. — herübergenommen werden (im Verkehre mit allen anderen Schweizerischen Stationen erlöschen die bestehenden Frachtsätze auch hier ebenfalls mit Ende Mai l. J.).

Frachterhöhungen treten ausser in den ausscheidenden Verkehrsbeziehungen ein im Verkehr zwischen Frielendorf und Hungen einerseits und Ostschweizerischen Stationen andererseits. Die betreffenden bisherigen Frachtsätze bleiben nicht über Ende Mai l. J. hinaus in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 18 März 1896. (548)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Schweinebrück und Neuenburg i. Old. der Vareler Nebenbahnen in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von 10 000 kg und 45 000 kg zum Ortsverbrauche von Rheinisch - Westfälischen Stationen (Tarife vom 1. Oktober 1888 bezw. 1. Juli 1890) einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. März 1896. (549)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die auf Seite 30 des vorbezeichneten Tarifs bei den Empfangsstationen der Gruppe B aufgeführten Schnittfrachtsätze wie folgt ermässigt, bezw. für Deutsch - Liebau und Heilendorf neu festgesetzt:

Nach Blauda	auf 25
„ Deutsch-Liebau	„ 27
„ Eisenberg a. M.	„ 23
„ Heilendorf	„ 25
„ M. Schönberg	„ 25
„ Petersdorf-Ullersdorf	„ 28
„ Zöptau	„ 28

Kreuzer für 100 kg.

Insoweit die im Nachtrage I nach den Stationen Deutsch - Liebau und Heilendorf aufgeführten Stationstariftabellen billiger bleiben, als die nach den genannten Stationen vorstehend aufgeführten Schnittfrachtsätze der Gruppe B, gelangen auch fernerhin erstere Frachtsätze zur Anwendung.

Kattowitz, den 18. März 1896. (550)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Nachtrag V zum Tarifheft 3 und Nachtrag IV zum Tarifheft 4, sowie Nachträge III zu den Anhängen dieser Tarifhefte betreffend.) Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 13 vom 12. Februar l. J. (Inser.-Nr. 299) verlautbarten Tarifnachträge, und zwar Nachtrag V zum Tarif Theil II, Heft 3, Nachtrag IV zum Tarif Theil II, Heft 4 und Nachträge III zu den Anhängen der Tarife Theil II, Heft 3 und 4, treten nicht mit 1. April 1896, sondern erst mit 1. Mai 1896 in Kraft.

Wien, am 18. März 1896. (551)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterr. Verband. Einbeziehung neuer Stationen. Am 1. April 1896 gelangen im Kartirungswege zu den Ausnahmetarifen Nr. 3 A und 3 B (Schlacken etc.) des Ostdeutsch-Oesterr. Tarifes Theil II, Heft 3 nachstehende Frachtsätze „südlich vom Schnittpunkte" zur Einführung:

Gross-Reifling	52 kr
Kursdifferenz	1 „
St. Pölten	29 „
Kursdifferenz	— „
Weissenbach-St. Gallen	50 „
Kursdifferenz	1 „

Die angeführten Kursdifferenzen bleiben bis auf weiteres unberücksichtigt.

Wien, am 17. März 1896. (552)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien. (Ausserkrafttretung des Ausnahmetarifes Nr. 3.) Der im Tarife für den Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien vom 1. Juni 1895 auf Seite 39 bis 48 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl etc. wird mit 30. April 1896 ausser Kraft gesetzt.

Ob und welche Frachtsätze an dessen Stelle treten, wird rechtzeitig publizirt werden.

Wien, am 17. März 1896. (553)
K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc. Mit 1. Mai 1896 tritt der im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1895 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen etc. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. März 1896. (554)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung der Nachträge I (zweite Auflage) zu den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2. Mit 1. April 1896 treten die Nachträge I (zweite Auflage) zu den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2 (Ausnahmetarife für Getreide etc.) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. September 1893, in Wirksamkeit.

Dieselben enthalten:
1. Abänderung der Tarifbestimmungen,
2. Abänderung, beziehungsweise Ergänzung der Reexpeditionstabelle,
3. neue, beziehungsweise abgeänderte Frachtsätze,
4. Berichtigungen,
5. Abänderung von Stationsnamen und
6. Ergänzung, beziehungsweise Abänderung des Kilometerzeigers.

Hierdurch wird die erste Ausgabe des I. Nachtrages, gültig vom 1. Januar 1894, aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 16. März 1896. (555)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr. Reexpedition in Bubna St. E. G. Die im Tarif Theil II, Heft 2 für den Oesterr. - Ungar. - Russischen Grenzverkehr vom 1. Januar 1896, Seite 10, angeführte Reexpeditionsstelle: „Bubna, Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Lagerhaus der Böhmischen Unionbank)" ist als „Lagerhaus der Oesterr. - Ungar.

Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna'" zu bezeichnen.

Wien, am 14. März 1896. (556)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Cakovic „ Neratovic . . .	62 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Cakovic „ Neratovic . . .	57 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Cakovic „ Neratovic . . .	98 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 16. März 1896. (557)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier. Mit 1. Mai 1896 treten die im Theil II, Heft 1 für den vorbezeichneten Verband vom 1. Juni 1895 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. März 1896. (558)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Einführung von neuen Preistafeln für den Staatsbahn-Personenverkehr von den Stationen des diesseitigen Bezirks treten mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab für einzelne Verkehrsbeziehungen Erhöhungen von 10 bis 50 ₰ ein. Das diesseitige Verkehrsbüreau hierselbst ertheilt auf Anfrage nähere Auskunft.

Cassel, den 10. März 1896. (559)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Juni 1890 und der dazu erschienenen Nachträge I—VII tritt mit dem 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr:

zwischen Berlin einerseits und Aschaffenburg, Konstanz, Tübingen, Heidelberg, Gmünd, Stuttgart, Cannstatt, Speyer, Neustadt a. d. H., Kaiserslautern, Pirmasens, Heidenheim, Ludwigsburg, Ulm, Alt-Münsterol, Basel, Bollweiler, Colmar, Gebweiler, Hagenau, Markirch, Metz, Mühlhausen i. E., Strassburg, Weissenburg andererseits,

zwischen Plauen i. V., Reichenbach i. V., Altenburg, Gera einerseits und Stuttgart andererseits,

zwischen Chemnitz, Zwickau einerseits und Frankfurt a. M. Ostbhf., Stuttgart andererseits,

zwischen Dresden-Altstadt einerseits und Tübingen, Cannstatt, Stuttgart, Gmünd andererseits,

zwischen Dresden-Neustadt einerseits und Bebra, Guntershausen andererseits,

zwischen Dresden-Neu- und Altstadt und Bad Kissingen,

zwischen Leipzig Bayer. Bhf. einerseits und Gmünd, Cannstatt, Stuttgart, Heidenheim, Ulm, Tübingen andererseits,

zwischen Breslau einerseits und Bad Kissingen über Halle-Suhl, Stuttgart über Hof andererseits,

zwischen Wernigerode und Mainz,

zwischen Aschaffenburg einerseits und Eisenach, Gotha, Erfurt andererseits,

zwischen Leipzig Thür. u. Magd. Bhf. einerseits und Speyer, Neustadt a. d. H., Kaiserslautern, Aschaffenburg, Heilbronn, Cannstatt, Gmünd, Heidenheim, Stuttgart, Tübingen, Ulm, Bollweiler, Gebweiler, Markirch andererseits,

zwischen Halle einerseits und Heidelberg, Hagenau andererseits

zum Theil erhöht.

Gleichzeitig wird infolge mangelnder Benutzung die direkte Personen- und Gepäckabfertigung aufgehoben im Verkehr:

von Dresden-Neustadt nach Sachsenhausen, Ems über Alsfeld, Kreuznach Stadt, von Breslau nach Bad Kissingen über Eisenach, von Leipzig Magd. Bhf. nach Tübingen, Hanau Westbhf., Bingen, Worms, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Pforzheim, Offenburg, von Güsten nach Strassburg und Metz, von Ems nach Dresden-Neu- oder Altstadt über Fulda, von Immelborn nach Mainz, Metz und Strassburg, von Mainz nach Breslau über Halle-Falkenberg und nach Wolfenbüttel, von Heidelberg M. N. B. nach Breslau über Halle-Falkenberg, nach Thale über Oschersleben, Halberstadt über Nordhausen-Sandersleben, von Mannheim Bad. B. und Karlsruhe nach Neudietendorf, von Basel Bad. B. nach Erfurt, Leipzig und Halle über Würzburg, von Konstanz nach Berlin über Hanau, von Wasungen nach Mainz, von Coburg nach Mainz über Eisenach, von Thale nach Darmstadt und Heidelberg über Oschersleben-Frankfurt a. M., von Darmstadt nach Thale über Frankfurt a. M.-Oschersleben und nach Halberstadt über Nordhausen-Sandersleben, von Drusenheim nach Berlin, von Bad Kissingen nach Breslau über Eisenach.

Endlich werden wegen ungenügender Benutzung eingezogen die Personenzug-Fahrkarten von Halle nach Baden, von Basel C. B. nach Halle, Leipzig und Magdeburg, von Bollweiler, Gebweiler und Markirch nach Berlin und Leipzig, von Devant les Ponts Luxemburg und Diedenhofen nach Berlin und Halle, von Schlettstadt nach Leipzig, von Strassburg i. E. nach Potsdam und Halle,

die Fahrkarten für alle Züge von Basel Bad. Bhf. nach Neudietendorf über Würzburg und über Frankfurt a. M., von Basel C. B. nach Neudietendorf, von Metz nach Charlottenburg, die Rückfahrkarten von Metz nach Charlottenburg, die gemischten Fahrkarten von Cassel nach Dresden-Neu- oder Altstadt, die Militärfahrkarten von Metz nach Immelborn.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 12 genehmigt worden.

Erfurt, den 14. März 1896. (560J)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Verdingungen.

Grossh. Hessische Staatseisenbahnen. Verdingung der Lieferung von Kiefernschwellen für den Oberbau der beiden Neubaulinien Friedberg-Hungen und Beienheim-Nidda. Die Lieferung von 3 000 Stück Weichenschwellen und 56 000 Stück gewöhnlichen Querschwellen, beide Sorten aus Kiefernholz, in imprägnirtem oder nicht imprägnirtem Zustande, soll im ganzen oder gruppenweise oder bezüglich der gewöhnlichen Querschwellen in Theilen von nicht unter 1 000 Stück öffentlich verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreauzimmer Nr. 3 der unterzeichneten Behörde in Giessen (Frankfurterstrasse 64) einzusehen oder von dort gegen postfreie Einsendung von 1 *M.* 20 ₰ zu beziehen.

Angebote sind postfrei und unter entsprechender Aufschrift an dieselbe Behörde bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 28. März d. J., Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Grossh. Baubehörde für Nebenbahnen in Oberhessen. (561)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 25. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. März 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1893.
Aus dem Deutschen Reich:
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Die Kilometerhefte der Badischen Staatsbahnen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnung, bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Güternebenstellen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Aenderung der Verkehrsinspektionsbezirke.
Weibliches Eisenbahnpersonal in den D-Zügen.
Frankfurter Waldbahn.
Heisterbacher Thalbahn.
Bezirkseisenbahnrath Hannover.
Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin.
Strassenbahnen.
Konservirung von Holz.
Aus Afrika:
Algerien. Tunesien.
Personalnachrichten:
Ober-Baudirektor Adolf Wiebe.
Preussische Staatseisenbahnen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Schliessung von Stationen.
2. Grenzverschiebung.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Generalversammlungen.
7. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1893.*)

Die Publikationen der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, die durch ihre regelmässige Wiederkehr einen recht zuverlässigen Einblick in die Verkehrsverhältnisse des Zarenreiches, soweit es in Europa liegt, gewähren, beschäftigen sich in ihrem Band 39 (Güterbewegung auf den Eisenbahnen) und Band 41 (Güterbewegung auf den Wasserstrassen) mit der gesammten Güterbewegung des Europäischen Russlands.

Wenn auch in der nachfolgenden Darstellung nur kurz die Bewegung der Güter auf den Wasserwegen in ihren Hauptzahlen berührt werden soll, um ein Gesammtbild der Güterbewegung Russlands zu geben, so interessirt an dieser Stelle doch in erster Reihe der Güterverkehr auf den Eisenbahnen.

Wie früher behandelt auch der vorliegende Band 39 die Güterbewegung in 3 Abschnitten, nämlich:

1. Versand und Empfang von Getreide und der übrigen wichtigsten Güter (hierher gehören: Weizen, Weizenmehl, Roggen, Roggenmehl, Hafer, Gerste, Kochsalz, rohe Naphta und Naphtarückstände, Petroleum und andere Produkte aus Naphta, Steinkohlen, Brennholz, Holz und Bauholz);
2. Versand und Empfang aller Güter (befördert mit Güterzügen) stationsweise sowie den Lauf dieser Güter von Station zu Station und
3. Vertheilung der unter 1. und 2. aufgeführten Güter nach der Art des Verkehrs, nämlich Lokalverkehr, direkter Verkehr und Transitverkehr.

Die Gesammtgüterbewegung, d. h. sowohl der Verkehr auf den Wasserwegen, als auch auf den Eisenbahnen, hat in den letzten 6 Jahren betragen:

Jahr	Millionen Pud †)
1888	2 979
1889	3 077
1890	3 070
1891	2 994
1892	2 964
1893	3 408

*) Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1892, siehe Nr. 10, S. 77, Jahrg. 1895 d. Ztg.

†) 1 Pud = 16,38 kg; 61 Pud = 1 000 kg = 1 t.

Davon entfielen in Millionen Pud auf den

	Eisenbahn-verkehr	Wasser-verkehr		Eisenbahn-verkehr	Wasser-verkehr
1888 . .	1 928	1 051	1891 . . .	1 957	1 037
1889 . .	1 932	1 145	1892 . .	1 942	1 022
1890 . .	1 967	1 103	1893 . .	2 227	1 181

Hiernach ist der gesammte Güterverkehr in der Zeit von Anfang 1888 bis Ende 1893 um . . . . 14,4 %
der Güterverkehr auf den Eisenbahnen um . . 15,5 „
„ „ „ „ Wasserwegen um . 12,3 „
angewachsen. Allerdings ist der Verkehr nicht regelmässig gestiegen, sondern es liegen die Jahre 1890—1892, also 3 Jahre dazwischen, in denen der Gesammtverkehr zurückgegangen ist, und erst das Jahr 1893 brachte ihm einen Aufschwung.

Nicht ganz ebenmässig hat sich der Verkehr auf den Eisenbahnen und den Wasserwegen entwickelt; während bei ersteren der Rückgang erst im Jahre 1891 beginnt, tritt er bei den Wasserwegen schon 1890 ein.

Was nun im Besonderen den Güterverkehr auf den Eisenbahnen anlangt, so ist die Entwickelung desselben im letzten Dezennium die folgende gewesen. Es wurden bewegt (in Güterzügen):

1884	1 455 000 000	Pud	1889	1 932 000 000	Pud
1885	1 510 000 000	„	1890	1 967 000 000	„
1886	1 478 000 000	„	1891	1 957 000 000	„
1887	1 701 000 000	„	1892	1 942 000 000	„
1888	1 928 000 000	„	1893	2 227 000 000	„

Dieses Gesammtgüterquantum lässt sich nach der Art des Verkehrs theilen in Güter, die sich im Lokalverkehr, im direkten Verkehr, ferner im Ausfuhr- resp. Einfuhrverkehr nach bezw. vom Auslande bewegten. Hierbei erhält man das folgende Zahlenbild. Transportirt wurden:

Jahr	im Lokal- Verkehr Millionen Pud	im direkten Verkehr Millionen Pud	ergibt im Lokal- Verkehr %	ergibt im direkten Verkehr %	Von dem direkten Verkehr entfielen auf den Verkehr mit dem Auslande: Ausfuhr Millionen Pud	Einfuhr Millionen Pud
1884	826	629	56,8	43,2	—	—
1885	873	637	57,8	42,2	—	—
1886	846	632	57,2	42,8	—	—
1887	953	747	56,1	43,9	—	—
1888	1 151	777	59,7	40,3	74,1	21,1
1889	1 069	863	55,3	44,7	67,1	17,1
1890	1 205	762	61,3	38,7	47,5	16,4
1891	1 134	823	57,9	42,1	52,8	11,3
1892	1 110	832	57,2	42,8	33,0	10,1
1893	1 306	920	58,6	41,4	46,8	10,7

Wie sich hier zeigt, nimmt der Lokalkonsum von Jahr zu Jahr immer grössere Mengen in Anspruch. Denn von den im allgemeinen um 285 Millionen Pud gestiegenen Transportmengen auf den Eisenbahnen entfällt ein Zuwachs von 68,7 % auf den Lokalverkehr. Andererseits geht aber der internationale Güteraustausch auf den Eisenbahnen verhältnissmässig sehr schnell zurück. Letzterer Umstand allein ist ja noch kein untrügliches Zeichen für den Rückgang der Abgabefähigkeit Russlands im allgemeinen, wohl aber deutet auch dieser Theil des internationalen Verkehrs darauf hin, dass die Versorgung im Lande selbst die Produktionskraft des Landes immer strammer anspannt und dass die unausbleibliche Folge davon die ist, dass für das konsumirende Ausland regelmässig weniger zur Disposition gestellt werden kann.

Anlangend die Richtung, in der sich der Güterverkehr im grossen und ganzen bewegt hat, so gibt unsere offizielle Quelle darüber den folgenden Aufschluss:

von bezw. an den Punkten	Es gelangten zum Versande in Millionen Pud 1891	1892	1893	Empfange in Millionen Pud 1891	1892	1893
des Baltischen Meeres .	51,1	51,4	55,2	167,4	136,2	168,2
„ Schwarzen „ .	72,4	44,6	34,2	245,7	106,6	156,1
„ Asowschen „ .	16,1	22,3	18,7	56,4	59,5	64,4
der Preussischen Grenze	85,5	91,2	103,4	75,8	52,9	59,0
„ Oesterreichischen Grenze	6,1	6,6	9,5	11,4	6,4	18,1
„ Rumänischen Grenze	4,8	4,2	3,9	0,8	0,5	0,6
im Innern des Reiches .	1 721,2	1 721,0	2 002,1	1 399,7	1 580,1	1 760,6

Der Import nach Russland ist hiernach über die Preussische Grenze am stärksten. Hierzu bemerkt das statistische Werk, dass von den hier notirten Transportmengen auf Steinkohlen entfallen:

1891 . . . . . 60 Millionen Pud
1892 . . . . . 62 „ „
1893 . . . . . 68 „ „

Leider fehlen die gleichen Angaben für die übrigen Grenzen, sodass nur für die Preussische Grenze die Importzahlen ihrem Werthe nach eingeschränkt werden, während für die Grenzen am Baltischen und Schwarzen Meere die gleichen Notirungen fehlen, obgleich auch hier bekanntermaassen die Einfuhr von Kohlen eine nicht unwesentliche Rolle spielt und daher auch die voraufgeführten Zahlen den Steinkohlenimport mit enthalten.

Aus diesen Zahlenangaben, die die Güterbewegung im allgemeinen darstellen, muss zweifellos, wie das schon oben hervorgehoben worden ist, der Schluss gezogen werden, dass alle Zeichen dafür sprechen, dass der Güteraustausch mit Russland nicht im Steigen begriffen ist. Nächst dieser allgemeinen Uebersicht bringt das ministerielle Werk für 12 Haupttransportartikel spezielle Angaben, denen wir das Folgende entnehmen.

Befördert wurden:

	Millionen Pud 1890	1891	1892	1893	Prozent aller Güter 1890	1891	1892	1893
1. Weizen	147,7	158,5	112,6	146,6	7,5	8,1	5,8	6,6
2. Weizenmehl . .	47,0	46,2	48,5	64,1	2,4	2,4	2,5	2,9
3. Roggen	60,3	82,2	60,4	58,2	3,1	4,2	3,1	2,6
4. Roggenmehl . .	32,3	28,3	27,1	38,9	1,6	1,4	1,4	1,7
5. Hafer	87,2	78,4	62,0	99,3	4,4	4,0	3,2	4,5
6. Gerste	33,4	35,3	36,2	69,2	1,7	1,8	1,9	3,1
7. Salz	58,5	63,0	67,6	66,2	2,9	3,2	3,5	3,0
8 Naphta u. Naphtarückstände . . .	34,7	37,4	44,1	59,5	1,8	1,9	2,3	2,7
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta . .	81,5	84,7	85,0	97,7	4,1	4,3	4,4	4,4
10. Steinkohlen . .	266,9	289,7	319,7	354,1	13,6	14,8	16,5	15,8
11. Brennholz . . .	143,0	129,1	124,4	141,8	7,3	6,6	6,3	6,4
12. Bauholz	149,2	134,0	144,9	159,2	7,6	6,9	7,5	7,1
zusammen	1 141,7	1 166,8	1 132,5	1 354,2	58,0	59,6	58,4	60,8

Es entfielen somit in Prozenten der gesammten Güterbewegung auf:

	1890 %	1891 %	1892 %	1893 %
Getreide und Mehl	20,7	21,9	17,9	21,4
die übrigen besonders genannten Artikel	37,3	37,7	40,5	39,4
die nicht besonders genannten Artikel	42,0	40,4	41,6	39,2

Von diesen Gesammtquantitäten bewegten sich zu den Grenzen des Reiches bezw. zu den Konsumtionsplätzen im Innern des Reiches die nachfolgend verzeichneten Mengen:

		den Häfen des			der		den Konsumtionsplätzen des Innern
		Baltischen	Schwarzen	Asowschen	Preussischen	Oesterreichischen	
		Meeres			Grenze		
		in Millionen Pud					
1. Weizen	1890	9,8	85,6	13,6	6,9	1,4	30,4
	1891	6,8	74,1	15,9	7,2	2,4	52,1
	1892	2,2	29,4	13,9	2,9	0,1	64,1
	1893	1,3	52,2	17,8	1,5	0,2	74,3
2. Weizenmehl	1890	6,4	2,2	0,7	0,5	—	37,2
	1891	7,2	1,8	0,5	0,4	—	36,3
	1892	6,7	1,6	0,6	0,4	—	39,2
	1893	9,1	2,5	0,6	0,4	—	51,5
3. Roggen	1890	16,9	13,7	6,4	4,4	0,5	18,4
	1891	18,4	8,2	6,1	6,9	0,8	41,8
	1892	8,6	3,1	1,1	1,8	—	45,8
	1893	8,0	7,7	2,8	1,5	—	57,2
4. Roggenmehl	1890	5,7	0,5	0,1	—	—	26,0
	1891	5,2	0,4	—	0,1	—	22,6
	1892	6,3	0,2	0,0	—	—	20,6
	1893	9,5	0,3	0,0	0,1	—	29,0
5. Hafer	1890	38,6	6,3	1,4	2,3	1,0	37,6
	1891	34,1	4,5	1,1	2,1	0,5	36,1
	1892	18,1	2,4	1,2	1,0	—	39,3
	1893	40,8	9,7	1,3	1,7	3,2	42,6
6. Gerste	1890	7,5	15,6	3,2	2,2	0,3	4,6
	1891	5,2	15,2	3,6	1,6	—	9,7
	1892	5,1	8,7	5,7	1,2	—	15,5
	1893	4,6	28,3	9,5	2,6	1,0	23,2
7. Salz	1890	0,6	1,0	0,2	0,4	0,1	56,2
	1891	0,7	1,0	0,2	0,5	0,2	60,4
	1892	0,4	0,4	0,3	0,5	0,2	65,8
	1893	0,2	0,3	0,3	0,4	0,1	64,9
8. Naphta und Naphtarückstände	1890	1,8	3,4	—	—	0,5	29,0
	1891	1,1	3,5	—	—	0,5	32,3
	1892	1,4	0,6	—	—	0,5	42,6
	1893	1,3	0,3	—	—	0,3	57,6
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta	1890	2,4	48,4	0,1	0,8	0,2	29,6
	1891	3,4	51,8	0,1	0,6	—	28,8
	1892	3,3	0,0	0,2	0,6	0,1	80,8
	1893	3,4	0,0	0,2	0,4	0,1	93,6
10. Steinkohlen	1890	0.1	5,0	18,4	0,6	0,3	242,5
	1891	2,2	6,3	18,3	1,9	0,9	260,1
	1892	1,8	7,8	17,1	1,9	0,8	290,3
	1893	2,2	10,0	17,7	2,4	0,1	321,8
11. Brennholz	1890	7,8	2,2	—	0,3	—	132,7
	1891	7,4	2,6	0,1	0,1	—	118,9
	1892	8,5	2,6	0,1	0,3	0,1	112,8
	1893	9,1	2,9	0,1	0,3	0,1	129,3
12. Bauholz	1890	4,7	5,7	0,7	10,8	0,5	126,8
	1891	3,7	4,9	0,4	4,6	0,7	119,7
	1892	3,3	4,2	0,4	11,1	0,8	125,1
	1893	3,8	5,1	0,5	6,9	0,6	142,3

Aus den vorstehenden Zahlenreihen ergibt sich zunächst, dass Getreide und Mehl im Jahre 1893 wieder einen grösseren Antheil an der Güterbewegung hat, als das im Jahre 1890 und 1892 der Fall gewesen ist und dass den bedeutendsten Ausfall die nicht besonders genannten Güter zu verzeichnen haben. Bei dem Programm, nach dem das Ministerium der Verkehrsanstalten seine statistischen Uebersichten zusammenstellt, lässt sich leider nicht übersehen, speziell welche Transportartikel quantitativ zurückgegangen sind, man muss sich eben an den Thatsachen genügen lassen.

Günstiger liegen die Verhältnisse in Bezug auf die 12 besonders namhaft gemachten Artikel. Die Bewegung dieser Güter und deren Verbleib, soweit es sich um die erste Bestimmungsstation handelt, lässt sich recht gut verfolgen.

So sehen wir zunächst, dass die sämmtlichen Hafenplätze, und zwar sowohl des Baltischen als auch des Schwarzen und Asowschen Meeres im Jahre 1893 wesentlich grössere Zufuhren an Getreide und Mehl erhalten haben. Nachdem in den vorhergehenden Jahren diese Zufuhren regelmässig zurückgegangen waren, haben sie sich im Jahre 1893 plötzlich gehoben. Dabei hat aber eine Verschiebung in der Bewegung der Getreidegattungen nicht stattgefunden, denn auch 1893 haben die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres den Löwenantheil an Weizen und Gerste erhalten, während die Häfen des Baltischen Meeres die erste Stelle für Roggen, Hafer sowie für Weizenmehl und Roggenmehl behaupten.

Genau in entgegengesetzter Richtung bewegte sich der Russische Export über die Preussische und Oesterreichische Grenze. Hier bringt das Jahr 1893 abermals einen sehr bemerkenswerthen Rückgang der diese Grenzen erreichenden Mengen. Für die Preussische Grenze macht hiervon Gerste und für die Oesterreichische Grenze Hafer und Gerste eine Ausnahme.

Am regelmässigsten entwickelte sich dagegen der Konsum im Innern des Reichs; hier zeigen die Zahlenreihen ausnahmslos ein Steigen der Quantitäten, sodass die Produktion des Landes immer mehr für die inneren Märkte in Anspruch genommen wird, also für den Export immer weniger in Frage kommt, soweit es sich um Getreide handelt.

Um nun die sämmtlichen Güter ihrem Bestimmungsorte zuzuführen, mussten die Bahnen Russlands

1890	762,4 Milliarden Pudwerst
1891	802,1 „ „
1892	827,1 „ „
1893	906,6 „ „

leisten und der mittlere Lauf sämmtlicher mit Güterzügen beförderten Waaren ergab für 1 Werst

1890	28,6 Millionen Pudwerst
1891	29,7 „ „
1892	30,4 „ „
1893	32,9 „ „

dagegen wurde 1 Pud durchschnittlich befördert

1890	398 Werst	1892	434 Werst
1891	423 „	1893	420 „

Diesen allgemeinen Durchschnittszahlen gegenüber ist es nicht uninteressant zu verfolgen, wie sich bei den einzelnen der besonders aufgeführten 12 Artikel die Transportlängen gestaltet haben. Da finden wir, dass durchschnittlich durchlaufen haben:

1 Pud	1890	1891	1892	1893
	Werst			
1. Weizen	361	405	565	299
2. Weizenmehl	460	491	513	486
3. Roggen	595	633	611	510
4. Roggenmehl	446	446	523	617
5. Hafer	704	693	538	678
6. Gerste	325	408	580	379
7. Salz	540	547	530	434
8. Naphta und Naphtarückstände	459	459	452	480
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta	821	848	837	827
10. Steinkohlen	311	305	329	323
11. Brennholz	117	121	134	142
12. Bauholz	191	192	199	197

Auffallend ist die Angabe bei Weizen. Seit 1884 ist in keinem Jahre die durchschnittliche von einem Pud Weizen durchlaufene Anzahl Werst so klein gewesen, wie im Jahre 1893, auch scheint hier kein Druckfehler vorzuliegen, denn auch die Anzahl Milliarden Pudwerst sind bei Weizen im Jahre

1892 auf 62,8	1893 auf 41,1

angegeben; es haben also die Produktionsstätten und die Konsumtions- bezw. die Exportplätze bedeutend näher bei einander gelegen, als das in früheren Jahren beobachtet werden konnte.

Die Arbeitsleistung jeder einzelnen Bahn lässt sich der folgenden Tabelle entnehmen:

An der Gesammtbeförderung waren betheiligt die Bahnen	der gesammte Gütertransport betrug 1892	1893	davon entfielen speziell 1893 auf Getreide	Salz	Naphta und Naphtarückstände	Petroleum und andere Produkte aus Naphta	Steinkohlen	Holz	Baumaterial
	in Millionen Pud								
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Süd-West	217,4	313,2	77,0	7,6	0,5	4,5	15,1	9,1	13,7
Warschau-Wien	177,3	201,7	6,9	1,7	0,07	1,1	112,9	0,4	5,9
Nikolajewsk a) St. Petersburg-Moskau	149,5	187,5	56,1	0,9	3,1	5,6	5,1	20,4	7,6
b) Hafenb.	16,9	23,6	2,7	0,005	0,5	1,0	2,3	—	0,06
Moskau-Kursk	157,9	168,5	33,8	3,3	4,0	2,4	10,7	6,0	6,2
Katharinen	156,7	181,3	22,1	1.6	0,07	0,3	77,9	0,01	10,8
Kursk-Charkow-Asow	162,3	174,5	30,7	16,0	0,4	0,5	65,5	1,5	5,3
Koslow-Woronesh-Rostow	137,6	129,2	40,1	1,4	2,3	6,3	32,9	0,3	4,0
Donez	155,4	Angaben fehlen							
Charkow-Nikolajew	123,9	150,2	46,7	10,3	0,1	1,1	29,3	1,2	9,6
Moskau-Nishni Nowgorod	117,4	133.6	12,9	1,6	22,8	4,4	0,5	11,4	7,1
Orel-Witebsk	91,6	104,4	23,5	2,5	1,4	4,9	0,8	23,9	12,4
Grjäsi-Zarizyn	93,6	102,1	23,0	2,1	9,5	12,6	0,4	0,02	25,6
Transkaukasische	109,6	116,3	5,7	1,0	5,1	61,5	0,6	2,6	1,0
Weichsel	102,5	113,0	13,1	4,2	0,2	4,5	23,7	1,3	4,3
Libau-Romny	87,5	105,0	33,03	6,31	0,1	1,703	0,3	3,82	5,5
Moskau-Brest	92,7	100,0	12,0	1,5	1,5	1,5	1,8	29,2	5,3
Rjäsan-Uralsk	108,6	142,3	63,3	1,55	8,92	9 01	2,502	0,4	3,804
Moskau-Kasan	85,3	126,6	51,7	0,2	7,3	4,6	1,3	1,9	1,3
Ssysran-Wjäsma	90,1	104,2	40,3	1,9	4,2	1,9	6,0	4,4	6,8
St. Petersburg-Warschau	82,0	88,3	16,1	2,2	0,1	1,1	1,3	5,1	6,5
Kiew-Woronesh	74,7	75,2	15,9	7,3	0,3	0,9	1,9	0,5	3,8
Orel-Grjäsi	62,7	65,3	20,3	1,1	4,5	8,5	0,7	0,3	4,0
Wladikawkas	86,8	91,2	50,8	1,6	0,7	0,6	3,3	2,2	6,1
Losowo-Ssewastopol	68,3	92,1	42,1	14,902	0,02	0,41	14,86	0,209	13,0
Iwangorod-Dombrowo	65,6	81,4	6,0	1,1	0,02	0,5	35,5	0,3	5,7
Ural	55,9	57,1	10,7	0,7	0,03	0,8	10,0	1,9	1,0
Polessje	61,1	61,2	11,8	4,4	0,4	3,3	0,1	6,4	4,3
Lodz	49,7	56,1	1,2	0,3	0,02	0,4	36,2	0,3	3,4
Moskau-Jaroslawl a) Moskau-Jaroslawl-Kostroma	50,8	55,3	4,0	1,3	6,7	0,6	0,1	6,6	6,8
b) Jaroslawl-Wologda	6,7	7,8	3,1	0,3	0,02	0,2	—	0,6	0,04
Riga-Dwinsk a) Riga-Dwinsk	35,9	45,2	12,2	1,0	0,6	0,7	2,9	1,6	1,1
b) Riga-Bolderaa	1,6	1,3	0,05	—	—	0,02	0,3	0,07	0,03
Dwinsk-Witebsk	29,5	39,6	15,3	0,9	0,7	1,5	0,2	1,9	0,08
Fastow	41,1	50,5	9,0	1,0	0,06	0,3	6,5	1,9	3,0
Warschau-Terespol	40,2	47,6	8,2	3,1	0,2	2,1	4,6	1,0	1,4
Baltische	34,4	39,1	12,1	0,7	0,1	0,5	1,1	3,7	1,4
Ssamara-Slatoust-Orenburg	68,3	48,7	28,2	1,8	1,3	0,7	0,1	0,1	5,1
Schuja-Iwanowo	22,9	29,3	2,2	0,3	5,2	0,2	0,2	4,4	1,5
Rybinsk-Bologoje	18,0	25,2	11,7	0,7	0,07	0,1	0,06	0,7	1,0
Baskuntschak	16,9	11,8	0,002	11,7	—	—	—	—	—
Nowotorshok a) Ostaschkowo-Rshew	11,3	12,7	4,6	—	0,008	0,06	0,004	2,0	0,4
b) Rshew-Wjäsma	4,2	5,5	2,4	0,04	—	0,02	0,002	0,03	0,06
Mitau	9,8	9,7	1,8	0,4	0,01	0,1	0,005	0,2	0.5
Murom	9,6	11,5	0,5	0,01	0,04	0,08	0,01	3,2	2,3
Pskow-Riga	9,1	Angaben fehlen							
Nowgorod	7,3	7,6	2,7	0,04	0,002	0,1	0,04	0,1	0,07
Liwny	6,8	7,0	4,0	0,2	0,02	0,1	0,03	0,1	1,0
Borowitschi	3,3	3,8	0,7	0,09	0,005	0,02	0,01	0,2	0,01
Riga-Tuckum	2,2	2,2	0,4	0,05	0,004	0,02	0,04	0,1	0,06
Zarskoje-Sselo	1,5	1,5	—	—	—	—	—	—	—

Neben diesen Angaben über die Leistungen der Bahnen überhaupt, und im besonderen bei der Beförderung einzelner wichtiger Transportgegenstände, theilt der offizielle Bericht die sämmtlichen Bahnen noch in 4 gesonderte Gruppen, von denen die erste Gruppe diejenigen Bahnen enthält, die vorherrschend Lokalverkehr haben, die zweite Gruppe mit vorherrschendem Versandverkehr, die dritte Gruppe mit vorherrschendem Empfangsverkehr, die vierte Gruppe mit vorherrschendem Durchgangsverkehr.

Es gehören zur e r s t e n Gruppe:

Baskuntschak	100,0 %	Schuja-Iwanowo	56,4 %
Transkaukasische	100,0 „	Südwest	55,9 „
Ural	100,0 „	Moskau - Nishni Nowgorod	54,3 „
Zarskoje-Sselo	100,0 „	Warschau-Wien	54,1 „
Riga-Tuckum	84,5 „	Grjäsi-Zarizyn	45,0 „
Wladikawkas	78,2 „	Mitau	42,8 „
Moskau-Jaroslawl-Kostroma	74,5 „	Moskau-Brest	42,1 „
Ssamara - Slatoust und Orenburg	57,0 „	Iwangorod-Dombrowo	31,7 „

zur z w e i t e n Gruppe:

Murom	79,2 %	Jekatherinen	42,4 %
Rybinsk-Bologoje	76,5 „	Iwangorod-Dombrowo	38,0 „
Donez	71,0 „	Rjäsan-Ssaratow	36,3 „
Liwny	68,4 „	Ssamara - Slatoust und Orenburg	33,6 „
Borowitschi	60,7 „	Warschau-Wien	33,0 „
Riga-Bolderaa	56,5 „	Ssysran-Wjäsma	32,1 „
Nowgorod	49,5 „	Losowo-Ssewastopol	31,3 „
Grjäsi-Zarizyn	49,5 „		
Ostaschkowo-Rshew	49,5 „		

zur d r i t t e n Gruppe:

Lodzer Fabrik	93,2 %	Pskow-Riga	35,3 %
Riga-Dwinsk	53,6 „	Moskau-Kasan	35,2 „
Losowo-Ssewastopol	44,5 „	Borowitschi	34,5 „
Nikolai	43,3 „	St. Petersburg-Warschau	33,3 „
Baltische	42,4 „	Ostaschkowo-Rshew	30,5 „
Nowgorod	42,0 „	Schuja-Iwanowo	30,3 „
Libau - Romny - Kalkuhnen	38,8 „		

zur v i e r t e n Gruppe:

Dwinsk-Witebsk	75.3 %	Moskau-Kursk	46,1 %
Orel-Grjäsi	66,9 „	Kursk-Charkow-Asow	44,2 „
Weichsel	62,8 „	Moskau-Kasan	41,2 „
Warschau-Terespol	57,5 „	Rjäsan-Ssaratow	40,8 „
Kiew-Woronesh	54,8 „	Orel-Witebsk	38,8 „
Polessje	48,4 „	Charkow-Nikolajew	24,6 „
Rshew-Wjäsma	48,1 „	Fastow	33,1 „

Hält man die Angaben dieser 4 Gruppen den Werthen der vorstehenden Tabelle über die Leistungen der einzelnen Bahnen gegenüber, so gewinnen die aufgeführten Prozentausrechnungen gewissermaassen Leben, indem dieselben nicht nur ein Urtheil über die Betriebsverhältnisse der einzelnen Bahnen ermöglichen, sondern auch ein Urtheil gestatten über die Konsumtions- und Produktionsverhältnisse der von den Bahnen berührten Landestheile. Mit Rücksicht hierauf ist auch namentlich eine Vergleichung mit früheren Jahren nicht ohne Interesse, denn es lassen sich da ganze Reihen von Beobachtungen aufstellen, wie sich die Verhältnisse in den einzelnen Landestheilen im Laufe der Zeit geändert haben. Da sind ganz hervorragende, ökonomische Umwälzungen zu beobachten, die dabei hervortreten, so sei z. B. nur an die Entwickelung der Mühlenindustrie und die damit in engem Zusammenhange stehende Bewegung der Körnerfrüchte, ferner an den wachsenden Konsum an Naphta, Naphtarückständen und Petroleum, an die Versorgung der einzelnen Landestheile mit Steinkohlen usw. erinnert.

Daneben tritt dann noch die Entwickelung der Industrie mit ihrem stets wachsenden Bedarf an Erzen, Eisen und Stahl auf. Aus der Entwickelung aller dieser Momente entstehen die voraufgeführten Zahlen und wer sie zu lesen weiss und wem die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse des Landes im allgemeinen nicht fremd sind, dem werden die vorstehenden Prozentzahlen von Interesse sein.

Endlich stellt das offizielle Werk fest, dass die mittlere Intensitätsgrenze des Verkehrs für alle Bahnen 32,9 Millionen Pud beträgt. Diese Grenze wird von 16 Bahnen, die zusammen 10 478 Werst lang sind, d. h. 38 % der Länge des Eisenbahnnetzes umfassen, überschritten, die somit zu den Bahnen mit stärkstem Verkehr gehören. Es sind die folgenden Bahnen:

	mit Millionen Pud		mit Millionen Pud
Nikolaibahn	104	Lodzer Fabrik	56
Moskau-Kasan	78	Orel-Grjäsi	46
Warschau-Wien	77	Rjäsan-Ssaratow	46
Moskau-Nishni Nowgorod	74	Orel-Witebsk	43
Moskau-Kursk	72	Grjäsi-Zarizyn	41
Transkaukasische	68	Südwest	36
Jekatherinen	64	Dwinsk-Witebsk	35
Kursk-Charkow Asow	60	Losowo-Ssewastopol	33

Die Besprechung des interessanten Bandes möge übrigens nicht geschlossen werden, ohne dass auch der äusseren sauberen Ausstattung und der sachgemässen Bearbeitung des reichen Materials anerkennend gedacht werde.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Konferenz zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn - Frachtverkehr ist am 16. d. Mts. in Paris zusammengetreten. Der Vorsitzende, Arbeitsminister Guyot-Dessaigue, begrüsste die auswärtigen Abgeordneten und machte auf die Wichtigkeit der Konferenz aufmerksam, die zusammengetreten sei zur Prüfung der Verbesserungsvorschläge, betreffend die Berner Konvention vom Oktober 1890. Der Minister ersuchte die Abgeordneten, nur mit äusserster Vorsicht an der Berner Konvention eine Aenderung vorzunehmen. — Als Vertreter Deutschlands nehmen an der Konferenz theil: die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner vom Reichs - Eisenbahnamt, Dr. von der Leyen vom Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Dr. Hoffmann vom Reichs-Justizamt, sowie der Generaldirektionsrath Frauendorfer, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen; seitens des Oesterreichischen Eisenbahnministeriums: Geheimer Rath Sektionschef Dr. Ritter von Wittek, Hofrath Dr. Max Freiherr von Buschman und Generaldirektionsrath Dr. Viktor Röll. Das Ungarische Handelsministerium ist durch den Ministerialrath Kilenyi vertreten.

Die Kilometerhefte der Badischen Staatsbahnen.

In Nr. 19 S. 177 d. Ztg. ist in einer Anmerkung zu dem Bericht über „Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1894" gesagt, dass die Einrichtung der von der Verwaltung der Badischen Staatseisenbahnen am 1. Mai 1895 eingeführten Kilometerhefte nach den im Eisenbahnrathe abgegebenen Erklärungen sich nicht bewährt habe.

Diese Angabe beruht auf einem Missverständniss. Nicht die Einrichtung der Kilometerhefte, sondern die Gewährung eines weitgehenden Rabattes (bis 50 %) auf dieselben hat sich, wie uns aus bester Quelle mitgetheilt wird, als unzweckmässig und unhaltbar erwiesen. Mit dem 1. Januar d. J. ist daher der Rabatt aufgehoben worden.

Dass von der Einrichtung der Kilometerhefte umfassender Gebrauch gemacht wird, geht daraus hervor, dass in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1895 72 794 Stück verkauft worden sind und zwar 465 Kilometerhefte I. Klasse, 20 676 Kilometerhefte II. Klasse und 51 653 Kilometerhefte III. Klasse.

Betriebseröffnungen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. wird die 4,37 km lange Neubaustrecke **Zetel-Neuenburg** mit den Stationen Schweinebrück und Neuenburg, von welchen letztere zur Vermeidung von Verwechselungen die Nebenbezeichnung „i. Old." erhält, für den gesammten Verkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren, welche nicht im Packwagen befördert werden können, bleibt im Verkehr mit Schweinebrück bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Entfernungen betragen ab Varel: Zetel 14,63 km, Schweinebrück 16,95 km und Neuenburg 19,00 km.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Cassel. Der an der Nebenbahnstrecke Walburg - Gr.-Almerode zwischen der Haltestelle Walburg und dem Haltepunkt Rommerode neu errichtete Personenhaltepunkt Velmeden wird am 1. Mai d. J. dem Verkehr übergeben werden. Eine Gepäckabfertigung nach oder von Velmeden findet nicht statt.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 9. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Donauwörth-Ingolstadt zwischen Donauwörth und Rain belegene, bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Haltestelle Genderkingen auch für den beschränkten Güterdienst (lediglich für Stückgüter im Einzelgewichte bis höchstens 250 kg) eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. April d. J. wird die Güterabfertigungsstelle Mülheim a. Rh. (K. M.) für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr (einschliesslich Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge) geschlossen. Von dem genannten Tage ab kommt für die bisherige Station Mülheim a. Rh. (B. M.) die zulässige Bezeichnung B. M. für den Güterverkehr in Wegfall.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Der Name der an der Bahnstrecke Hagen-Vörde belegenen Station Kükelhausen ist in „Kückelhausen" abgeändert worden.

Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Danzig. Die zur Station Linde gehörige Güternebenstelle Preussisch-Friedland wird am 15. Mai d. J. wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses geschlossen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Aenderung der Verkehrsinspektionsbezirke.

Die Theilstrecke Benau - Christianstadt der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt (Direktionsbezirk Breslau) wird am 1. April d. J. von dem Bezirke der Verkehrsinspektion Görlitz abgezweigt und dem Bezirke der Verkehrsinspektion Glogau zugetheilt.

Weibliches Eisenbahnpersonal in den D-Zügen.

Die Reisenden, die öfter die D-Züge benutzen, haben es schon vielfach als einen Uebelstand empfunden, dass in den sonst so vortrefflich eingerichteten Wagen auf eine genügende Reinigung nicht immer in wünschenswerther Weise Bedacht genommen wird. Besonders im Sommer verstauben im Innern die Wagen sehr stark, zumal wenn die Fenster in den Seitengängen geöffnet sind; in den Abtheilen herrscht

nach dem Aussteigen der Reisenden vielfach eine grosse Unordnung, Papiere, Zeitungen usw. liegen auf den Polstern und Fussböden herum; die Aborte sind bestaubt und lassen mitunter auch sonst an Sauberkeit zu wünschen übrig; auch das in den Flaschen befindliche Trinkwasser bedarf, um es geniessbar zu erhalten, öfter der Erneuerung. Da gerade in diesen Wagen der Mangel an Reinlichkeit von dem darin gebotenen Komfort in unangenehmer Weise absticht und die Reisenden durch die Zahlung des Platzzuschlages auch einen Anspruch auf peinlichste Sauberkeit in diesen Zügen haben, so hat nach der „Magdeb. Ztg." der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass vom 1. April d. J. ab im Sommer und, soweit erforderlich, auch im Winter, eine Dienstfrau mitgegeben wird, die für die erforderliche Reinhaltung der Wagen Sorge zu tragen hat.

Frankfurter Waldbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1895 haben die Einnahmen gegen das Vorjahr um 9 230 *M.* zugenommen und zwar aus dem Personenverkehr um 8 971 *M.*, aus dem Güterverkehr um 593 *M.*, wogegen die Nebeneinnahmen 334 *M.* weniger ergeben haben. Der Reingewinn stellt sich um 8 294 *M.* höher als im Vorjahre. Wenn trotzdem nur die vorjährige Dividende von 4,5 % in Vorschlag gebracht wird, so geschieht dies in der Erwägung, dass es sich zur grösseren Sicherheit empfiehlt, neben den satzungsmässigen Rücklagen noch 6 000 *M.* dem Spezialfonds für aussergewöhnliche Unterhaltungskosten zuzuführen.

Heisterbacher Thalbahn.

Auf die Tagesordnung der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung ist nachträglich folgender Antrag gesetzt worden: „Beschlussfassung über den Betrieb der Eisenbahn bis zur Inkrafttretung des in Aussicht genommenen Pachtvertrages."

Bezirkseisenbahnrath Hannover.

Der Bezirkseisenbahnrath beschloss die Erhöhung der auf der Strecke Bremen-Bremerhaven bestehenden niedrigen Tarifsätze auf die bei den übrigen Staatsbahnen gültigen Sätze, und zwar in der Art, dass die Erhöhung in vollem Umfange erst nach 3 Jahren, bis dahin theilweise eintrete. Für Artikel, deren Absatz durch die Erhöhung eine erhebliche Einschränkung erleiden könnten, sollen Ausnahmetarife zur Geltung kommen.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin.

Nach dem Geschäftsbericht besass die Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1895 folgende eigene Bahnen: a) die Spandauer Strassenbahn mit Abzweigung nach Pichelsdorf (dieselbe ist für den elektrischen Betrieb umgebaut, dessen Eröffnung in kürzester Frist bevorsteht; b) die Dampfstrassenbahn Eltville-Schlangenbad (welche seit dem 1. Juli 1895 dem Betrieb übergeben ist); c) die Kleinbahn Gr.-Peterwitz-Katscher (deren Betriebseröffnung unmittelbar bevorsteht); d) sämmtliche Geschäftsantheile der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m. b. H. Der Buchwerth der vorgenannten Bahnen nebst der Betheiligung an Badischen und anderen Deutschen Bahnen bezifferte sich am Jahresschlusse auf 6 485 003 *M.* (1894 standen die damals vorhandenen Objekte mit 5 353 602 *M.* zu Buch). Das Effektenkonto im Betrage von 7 010 727 *M.* (Ende 1894 nur 75 585 *M.*) enthält Stammaktien und Prioritätsaktien der Trachenberg-Militscher Kreisbahn, ferner Prioritätsaktien der im Bau begriffenen vollspurigen, 45 km langen Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen, endlich Prioritätsaktien der Karlsburg-Zalatnaer Lokalbahngesellschaft, der Nagy-Karoly-Somkuter Lokalbahngesellschaft und der Muranythaler Lokalbahngesellschaft. Ende 1895 betrug das dividendenberechtigte Aktienkapital 2,75 Millionen Mark; inzwischen hat sich dasselbe durch eine weitere Einzahlung auf 3,5 Millionen Mark erhöht. An Obligationen sind 4 Millionen Mark 4,5 % und 8 Millionen Mark 4 % emittirt. Das Ende 1895 vorhandene Guthaben der Banken im Betrage von 2 092 932 *M.* ist durch die im Januar d. J. erfolgte Ausgabe von Obligationen getilgt. Der unter diverse Kreditoren angegebene Betrag von 1 254 536 *M.* besteht in der Hauptsache aus Baukosten für die Kleinbahn Katscher-Gr.-Peterwitz und für den Umbau der Spandauer Strassenbahn, sowie aus einem Guthaben der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft. An Zinsen, Provisionen, Betriebsnettoüberschüssen und sonstigen Einnahmen wurden entsprechend der Erweiterung des Geschäftsbetriebes 672 813 *M.* verdient gegen 293 877 *M.* im Vorjahre. Nach Abzug der Obligationszinsen, Verwaltungskosten und Abschreibung auf Inventarkonto verbleibt ein Reingewinn von 316 869 (145 266) Mark, der wie folgt vertheilt werden soll: Rücklage in den gesetzlichen Reservefonds 15 603 (7 263) *M.*, desgleichen in den Erneuerungsfonds 12 000 (4 000) *M.*, in den Betriebsreservefonds 15 000 (12 000) *M.*, in den Bahnkörper-Amortisationsfonds 25 000 (23 000) *M.*, in den Obligationstilgungsfonds 8 000 (3 000) *M.*, 7,5 % Dividende von 2 750 000 *M.* = 206 250 *M.* (6 % Dividende mit 75 000 *M.*), persönliche Gewinnantheile 26 823 (14 200) *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 8 193 *M.*

Strassenbahnen.

Allgemeine Lokal- u. Strassenbahngesellschaft (Berlin). Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung in Vorschlag zu bringen, nach reichlichen Abschreibungen eine Dividende von 8 % zu vertheilen und das Grundkapital um nominal 2 500 *M.* zu erhöhen.

Dürener Dampfstrassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1895 befördert 86 984 Personen mit einer Einnahme von 10 180 *M.* und 39 085 t Nutzlast mit einer Einnahme von 34 484 *M.* Der Reingewinn beziffert sich nach Abzug der vorgenommenen Abschreibungen auf 9 971 *M.*

Magdeburger Strassenbahn. Dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, dass das Jahr 1895 gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 21 048 *M.* gebracht hat. Der Rechnungsabschluss stellt einen Gewinn von 87 418 *M.* zur Verfügung, von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung 72 000 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 6 % und 15 418 *M.* zur Ausstattung des Dispositionsfonds verwendet werden.

Mindener Strassenbahn. In der Generalversammlung wurde der Abschluss für das Jahr 1895 genehmigt und die Vertheilung einer Dividende von 4 % von dem 12 166 *M.* betragenden Reingewinn beschlossen.

Sächsische Strassenbahn-Gesellschaft Plauen i/V. Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung betrug im Jahre 1895 der Reingewinn 45 977 *M.*, von welchem eine Dividende von 4 % zur Vertheilung gelangt.

Stendaler Strassenbahn. Im Jahre 1895 wurden 214 757 Personen befördert. Der Reingewinn beziffert sich auf 6 057 *M.*, von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 7,5 % vertheilt wird.

Konservirung von Holz.

Die „Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau" berichtet über ein neues Verfahren zur Konservirung von Hölzern, welches von der Amerikanischen Haskin Wood Vulcanising Company angewendet wird. Während die bisher zu dem Zweck gebräuchlichen Mittel darauf hinausliefen, dem Holze die Fäulniss erregenden Säfte zu entziehen und an deren Stelle Fäulniss hindernde Stoffe, wie Kupfervitriol, Zinkchlorid, Kreosot usw., in das Holz einzuführen, beruht das Verfahren der genannten Gesellschaft darauf, dass der Saft im Holze belassen und durch eine entsprechende Behandlung unschädlich gemacht wird. Die Hölzer werden in geschlossenen Stahlcylindern 8—12 Stunden lang einer Temperatur von 150—250° bei 10—14 Atmosphären Druck ausgezetzt, wodurch sie angeblich eine unbegrenzte Dauerhaftigkeit erlangen sollen.

Aus Afrika.

Algerien.

Nach einem am 28. Februar d. J. im Französischen amtlichen Staatsanzeiger veröffentlichten Erlass, betreffend die Neuordnung der Eisenbahnaufsicht in Algerien, wird die Direktion des Aufsichtsdienstes über die Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, sowie über die Lokal- und Strassenbahnen in Algerien einem Generalinspektor der Brücken und Strassen oder der Bergwerke, der in Paris seinen Sitz hat, übertragen. Dem Direktor dieses Aufsichtsdienstes, der Ingenieure, den General-Verkehrsaufseher, Verwaltungs-Aufsichtskommissare, Rechnungsaufseher usw. umfasst, wird ein Oberingenieur beigegeben.

Tunesien.

Das Kapital der Strassenbahngesellschaft von Tunis bebesteht nach dem „Moniteur des chemins de fer" aus 12 500 Gesellschaftsantheilen ohne Werthbezeichnung; ausserdem sind 1 100 000 Frcs. 5 % Schuldverschreibungen ausgegeben. Der letzte Gewinn betrug 6 Frcs. für den Antheil; im laufenden Jahre haben sich die Einnahmen dank der Verlängerung der Hauptlinie derart vermehrt, dass der Gewinn für 1895/96 auf 8 Frcs. veranschlagt wird. Neuerdings hat der Gemeinderath der Gesellschaft die Konzession für verschiedene Linien ertheilt, welche dicht bevölkerte Stadtviertel durchziehen; diese Neubauten werden annähernd 300 000 Frcs. kosten und die Ausdehnung der Gesellschaftslinien verdoppeln. Die Einnahmen des eröffneten Netzes sind in beständigem Aufschwung; die Stadt, die einen köstlichen Winteraufenthalt bildet, entwickelte sich seit Eröffnung des neuen Hafens zusehends und zählt jetzt 150 000 Einwohner. Die Konzession ist für 70 Jahre ertheilt, von denen 10 verflossen sind. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, eine neue 4 % Anleihe von 1 400 000 Frcs. auszugeben und damit einerseits die alte 5 % Anleihe zurückzuzahlen und andererseits die Baukosten der neuen Linien zu bestreiten.

Personalnachrichten.

Der Ober-Baudirektor Adolf Wiebe

in Berlin beging am 17. d. Mts. seinen 70. Geburtstag, ein Fest, das von den Berufsgenossen, Freunden und Verehrern des noch in vollster Geistesfrische und Rüstigkeit seines Amtes waltenden Jubilars von nah und fern in herzlichster Theilnahme mitgefeiert wurde. Eine Abordnung des Architekten-Vereins in Berlin, bestehend aus den Vorstandsmitgliedern Geheimer Baurath Hinckeldeyn, Baurath Grassmann, Geheimer Baurath Professor Garbe und Regierungs- und Baurath von Münstermann überreichte dem Gefeierten, „der als bewährter Meister der Wasserbaukunst durch erfolgreiches Schaffen im Dienste des Staates sich dauernde Verdienste erworben hat, in dankbarer Anerkennung seines langjährigen unermüdlich treuen Wirkens im Verein" die Urkunde der Ernennung zum Ehrenmitglied des Architekten-Vereins. Weitere Ehrungen erfolgten von der Königlichen Ministerial-Baukommission und vom Verein für Eisenbahnkunde in Berlin, von Amtsgenossen und Verehrern aus Königsberg, Breslau, Stettin usw. Am folgenden Tage fand zu Ehren des Jubilars ein Festmahl statt, zu welchem sich die Amts- und Berufsgenossen aus der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten — die Aelteren wie die Jüngeren —, zahlreiche Baubeamte von den Märkischen Wasserstrassen, mit deren Ausbau und grossartiger Entwickelung der Name Wiebe's seit Jahrzehnten aufs engste verknüpft ist, Vertreter der städtischen Tiefbauverwaltung in Berlin u. a. in grosser Zahl vereinigt hatten, und dessen gelungener Verlauf von der ungetheilten Verehrung und persönlichen Zuneigung, deren sich der gefeierte Meister in allen diesen Kreisen erfreut, beredtes Zeugniss ablegte.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Baurath Oertel, früher Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts Posen-Thorn, ist gestorben.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Betriebsingenieur Ferdinand Wöhrle von Aschaffenburg zum Oberbahnamt in Würzburg, die Abtheilungsingenieure Dr. Julius Gröschel in Nürnberg zur Generaldirektion, Karl Riedenauer bei der Generaldirektion nach Aschaffenburg, Max de Cillia von Augsburg nach Kitzingen und Hermann Riegel von Würzburg zum Oberbahnamt Rosenheim, ferner der Abtheilungs-Maschineningenieur Heinrich Schlesinger von der Centralwerkstätte in Nürnberg nach der Betriebswerkstätte daselbst.

Zu Abtheilungsingenieuren sind ernannt: die geprüften Staatsbaupraktikanten Friedrich Englmann und Karl Hasslauer bei der Generaldirektion, Jakob Zinssmeister beim Oberbahnamt Nürnberg und der technische Hilfsarbeiter Dr. Georg Bernhard Gleichmann zum Abtheilungsingenieur für Elektrotechnik bei der Generaldirektion.

Der Bezirksingenieur Alfons Kester in Regensburg ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die Güterabfertigungsstelle Mülheim a/Rh. (K. M.) für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr (einschliesslich Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge) geschlossen. Von dem genannten Tage ab kommt für die bisherige Station Mülheim a/Rh. (B. M.) die zusätzliche Bezeichnung B. M. für den Güterverkehr in Wegfall.

Elberfeld, den 18. März 1896. (562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die zur Station Linde gehörige Güternebenstelle in Preuss.-Friedland wird wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses am 15. Mai d. J. geschlossen.

Danzig, den 19. März 1896. (563)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Grenzverschiebung.

Vom Rechnungsjahre 1896/97 ab bildet die km-Station 3,00 bei Mocker die Grenze zwischen den Eisenbahndirektionsbezirken Bromberg und Danzig. Infolgedessen geht zum 1. April d. J. die Station Mocker in den Direktionsbezirk Bromberg über, in welchem sie der Betriebsinspektion 1, der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion in Thorn, sowie der Werkstätten- und Telegrapheninspektion in Bromberg zugetheilt wird.

Bromberg, den 18. März 1896. (564)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Auf den infolge Hochwassers unterbrochen gewesenen Linien Weilerthal-Markirch und St. Blaise-Saales ist der gesammte Verkehr am 16. bezw. 17. d. Mts. wieder aufgenommen worden.

Strassburg, den 19. März 1896. (565)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die diesseitigen Fähranstalten sind wie folgt dem Betriebe wieder übergeben:

1. Bingerbrück-Rüdesheim am 17. d. Mts.
2. Obercassel bei Bonn . . „ 16. „ „
3. Griethausen bei Cleve . „ 19. „ „

Köln, den 20. März 1896. (566)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr. In dem Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. Württemberg-Schweiz. Nordost- und Bötzbergbahn vom 1. November v. J. treten folgende Taxänderungen ein:

	Cts.
Ulm-Feldbach-Hombrechtikon .	182
„ -Richtersweil	181
„ -Wädensweil	184
mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. an,	
Ulm-Zweidlen	154
mit Gültigkeit vom 1. April d. J. an.	

Stuttgart, den 20. März 1896. (567)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. April l. J. gelangt zum Ausnahmetarif Nr. IV für den Getreideverkehr Donau-Schweiz vom 1. September 1895 der I. Nachtrag zur Einführung, enthaltend abgeänderte und neue Frachtsätze.

München, im März 1896. (568)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. April 1896 tritt der Nachtrag XXI zum Tarifheft 2 in Kraft. Er enthält, ausser Aenderungen und Ergänzungen der Stationsfrachtsätze für Lindau und Lindau Rangirbahnhof sowie der Ausnahmefrachtsätze, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hirschfelde und Ostritz der in den Besitz des Sächsischen Staates übergegangenen Strecke Nikrisch-Zittau. Die Stationen Hirschfelde und Ostritz scheiden mit 1. April d. J. aus dem Tarifhefte 1 für den Schlesisch-Süddeutschen Verbandverkehr aus.

Insoweit durch die neuen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lindau und Lindau Rangirbahnhof einer- und Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits Erhöhungen gegen die seitherigen Sätze eintreten, erlangen diese erst am 15. Mai d. J. Geltung. Abzüge des Nachtrags XXI sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 17. März 1896. (569)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen Nesterschitz-Pömmerle und Trebanz-Trebenein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 22 (Holzpapierstoff) von 91 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 19. März 1896. (570)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Am 1. April 1896 wird die Station Göllschau in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifs als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 17. März 1896. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr zwischen der Station Ober-Kauffung des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 19. März 1896. (572)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Am 1. April d. J. wird die Station Schwelm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Essen, den 19. März 1896. (573)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April 1896 werden die Frachtsätze Bregenz - Petershausen im Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr in Klasse A 1 um 0 01 *M.* für 100 kg, in den Klassen B, Sp.-T. I, II und III sowie im Ausnahmetarif Nr. 3 — im Sp.-T. II jedoch nur bei Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtberechnung für dieses Gewicht — um 0,015 *M.* für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 18. März 1896. (574)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Der 1. Absatz der Ziffer 1 der Bestimmungen auf Seite 3 des Nachtrags I zu dem auch für den Verkehr mit Würzburg Badische Bahn anwendbaren Tarif für den Bayerisch - Schweizerischen Transitgüterverkehr vom 1. Juli 1872 erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze sind nur gültig für Sendungen mit direkten Frachtbriefen aus oder nach Frankreich und weiter, und zwar müssen in der Richtung über Genf die Sendungen mindestens nach Culoz oder Bourg bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen.

Karlsruhe, den 18. März 1896. (575)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Die Hefte 6 a und 6 b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. Dezember 1891 bezw. 1. März 1888 nebst Nachträgen für den Verkehr zwischen den Belgischen Häfen und den inneren Belgischen Stationen einerseits und Badischen Stationen andererseits, ferner der im Verkehr zwischen Belgien und Baden bestehende Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets vom 1. Februar 1891 nebst Nachträgen treten voraussichtlich am 1. Mai d. J. ausser Geltung und werden durch neue Tarife mit theils ermässigten, theils auch geringfügig erhöhten Sätzen ersetzt.

Zum gleichen Termin gelangt auch ein Nachtrag VI zum Heft 4 a und ein Nachtrag IV zum Heft 4 b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn zur Ausgabe, durch welche die bei Mannheim Badische Bahn eintretenden Aenderungen auf den Verkehr der gleichnamigen Station der Hessischen Ludwigsbahn übertragen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Strassburg, den 16. März 1896. (576)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch - Sächsischer Verkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Er enthält u. a. eine Bestimmung über Aufhebung der Frachtsätze für Zittau, Preussische Staatseisenbahnen und eine bereits früher veröffentlichte Ergänzung der Tariftabellen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 14. März 1896. (577)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Gütertarif (Theil II) für den Binnenverkehr tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend neben sonstigen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Neuenburg und Schweinebrück der Vareler Nebenbahnen.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 20. März 1896. (578)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehre mit den Seehäfen und Küstenstationen Vom 1. April d. J. ab werden in den in den Deutschen Verkehren bestehenden Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl im Verkehre mit den Seehäfen und Küstenstationen Maschinen allgemein mit zu den nach diesen Ausnahmetarifen abzufertigenden Artikeln gerechnet und demgemäss im Artikelverzeichniss unter I, sowie in den Anwendungsbedingungen die Worte „ausschliesslich Maschinen" bezw. „ausgenommen Maschinen" und die Worte „dagegen im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch Maschinen" gestrichen.

Hannover, den 23. März 1896. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 wird mit Geltung vom 1. April 1896 der IV. Nachtrag herausgegeben. Er enthält Aufnahme neuer Stationen in den Tarif und Berichtigungen. Druckstücke dieses Nachtrags sind bei den am Tarif betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 17. März 1896. (580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung der im Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. aufgeführten Artikel in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Mohilew, Rybnitza und Warnitzkaja-Pristan der Südwestbahnen über Grajewo und von Station Tscherkassy der Fastowbahn über Fastow-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel treten vom 15./27. März bis 15./27. November 1896 wiederum die im vorigen Jahre bis 15./27. November eingeführten, auf den Seiten 10 und 11 des Ausnahmetarifs 7 für Getreide vom 20. März/1. April 1895 aufgeführten Ausnahmetarifsätze und Nebengebühren in Kraft. Die Ausnahmetarifsätze von Tscherkassy gelten nur für Sendungen, die daselbst auf dem Wasserwege eingegangen sind.

Direktion. (581H&V)

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Puddingsteinabfällen (déchets de pierres poudingues) in Sendungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zwischen der Station Regissa der Belgischen Staatsbahn und den nachstehend benannten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen (Heft B vom Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890) die folgenden Frachtsätze in Kraft

	Frcs.
Regissa-Dahlhausen (Ruhr)	7,09
„ -Hattingen	7,25
„ -Hörde	7,82
„ -Oberhausen . . .	6,54
„ -Ruhrort (Rhein) .	6,73
für 1 000 kg.	

Köln, den 21. März 1896. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr tritt am 1. April d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend neben sonstigen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen eine Aenderung des Vorworts — nach welcher die Tarifsätze fortan nur noch durch Aushang am Schalter bekannt gemacht werden — sowie neue Entfernungen für Kayhauserfeld, Neuenburg und Schweinebrück.

Die in dem Nachtrag enthaltenen Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[2] genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 20. März 1896. (583)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für eiserne Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Reichenberg transit nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Unter-Morchenstern . .	31 Heller pro 100 kg.

Wien, am 19. März 1896. (584)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder
Eisenbahn.

Bayerisch-Oesterr.-Russischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Trostberg in den Tarif. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 bis zur Einführung im Tarifwege wird in den vom 1. Februar 1895 gültigen Ausnahmetarif für Getreide etc. für den rubrizirten Verkehr die Station Trostberg der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen aufgenommen und sind für dieselbe in der Schnitttafel II des genannten Tarifes, Seite 16, in der Rubrik „Kilometer" 813, in der Rubrik „Gruppe Nr. I", in der Rubrik „a) Getreide etc." der Schnitt-Frachtsatz von 244 ₰ und in der Rubrik „b) Mais" der Schnitt-Frachtsatz von 220 ₰ pro 100 kg einzustellen.

Wien, am 18. März 1896. (585)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wiederaufnahme des Gesammtverkehres in der Strecke Lend-Gastein-Taxenbach betreffend. Infolge der Wiederaufnahme des Gesammtverkehres in der Strecke Lend-Gastein-Taxenbach wird die Kundmachung vom 12. d. Mts.*) ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 19. März 1896. (586)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

*) Nr. 23 der Vereinszeitung, Inser.-Nr. 521.

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite IV.

Nr. 6. Jahrgang 1896. **Berlin**, am 25. März 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	24	1	Kiste	zerbroch. Glasglocke	9	1	Leipzig (Bayer. B.)	Sächsische Stsb.	
2	A B	161	1	Pack	gedrehte hölz. Säulen	23	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	
3	A S	8	1	Fass	leer —	8	3	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
4	B	1	1	—	Drahtfenster —	2	4	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
5	B B	40	1	Tafel	Eisenblech —	40	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	B & M	5809	1	Kiste	Ultramarin —	36,5	6	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
7	C B	300	1	"	Steingut —	27,5	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Gr.-Breitenbach-Saarbrücken.
8	C E F und A	8835 288	1	Fass	Holzgeist oder Pyridin	143	8	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
9	C Qu	14	1	Kiste	Glaskuppeln —	149	9	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision gef.
10	E F C	560	1	"	leer —	9	10	Oberschönheide	Sächsische Stsb.	
11	E M / ◇K 17	—	1	Fass	(½ Porterfass) leer u. gebr.	30	11	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
12	E T W M	52	1	Kiste	Glaskuppeln —	149	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision gef.
13	F K	—	1	Bund	Rundstahl —	70	13	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
14	F K	1	2	"	Gasrohre —	—	14	Hainholz	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Hainholz.
15	F L	137	1	Kiste	leer —	125,5	15	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
16	F W	80	1	"	Pflaumen —	24	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	G L E	16122	1	"	Sägen —	302	17	Tetschen	Sächsische Stsb.	
18	G C	7779	1	Ballen	Trockenhalter —	11	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision gef.
19	G L	—	5	offene	gusseis. Achsbuchsen	2,5	19	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
20	G P	134	1	Lattenkiste	leer —	49	20	Magdeb.-Buck.	K. E.-D. Magdeburg	
21	H F	25	1	Rolle	Leder —	40	21	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
22	H G	21	1	—	l. Fuderfass —	140	22	Traben-Trarb.	St. Johann-Saarbr.	
23	H H	401. 402 523. 917	4	Kisten	leer —	—	23	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
24	H S	1—13	13	—	Glasballons —	180	24	Neustadt i/S.	Sächsische Stsb.	
25	J D	22. 23. 27.	3	Kisten	Spezereiwaaren —	126	25	Hasselt	Grand Central Belge	
26	J G W / [illegible]	1975	1	Tonne	ansch. Cichorien —	290	26	Berent	K. E.-D. Danzig	
27	J K	2457	1	Pack	Eisenguss —	30	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
28	K	11/14 16/18	7	Ballen	Lumpen —	320	28	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
29	K E D M	26	1	—	Kette —	1	29	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
30	K L	8168 8170	2	Kisten	leer —	—	30	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
31	K O	3	1	—	Pferdebaum —	—	31	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
32	L	—	4	Kolli	Ofentheile —	13	32	Friedrichshütte	K. E.-D. Elberfeld	
33	L N	227 228	2	Kisten	? —	73	33	Ruremonde	Grand Central Belge	
34	M	—	2	Stab	Flacheisen —	29	34	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
35	M	1	1	Pack	Kindermatratze nebst Keilkissen	10	35	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
36	M B	7	1	Kiste	leer —	7	36	Posen	K. E.-D. Posen	
37	M B C	47	1	Ballen	? —	38	37	Hasselt	Grand Central Belge	
38	N	1	1	Kollo	irden. Topf —	35	38	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
39	P B	—	1	—	Sackkarre, ohne Anstrich	—	39	Dillingen	St. Johann-Saarbr.	anschein. einem Privatmanne gehörend.
40	P O C	9954	1	—	Blechballon m. Oel —	24	40	Zittau	Sächsische Stsb.	
41	R H	5850	1	Kiste	? —	—	41	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
42	R K	verschied.	6	Kisten	leer —	140	42	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
	—	—	1	Kiste						
43	R & N	—	1	Bund	5 eis. Hämmer —	33	43	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
44	S	3	1	—	Aschkasten —	0,5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	S F	271	1	Fass	leer —	14	45	Dresden-N. (Leipz. B.)	Sächsische Stsb.	
46	S M F	1050	2	Stück	Eisenbleche —	82	46	Ahlen	K. E.-D. Hannover	1 m lg., 80 cm br., 0,5 cm dick.
47	W Fz	159	1	Korb	Eisenwaaren —	59	47	Simmern	St. Johann-Saarbr.	
48	W K	7	1	Bund	Holzschuhe —	18	48	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
49	K., Bremen	325	1	Pack	Spahnkörbe —	5,5	49	Bremen	K. E.-D. Hannover	
50	T., Bremen	—	1	—	gusseis. Ofenuntertheil	10	50	„	„	
51	Chemnitz	64	1	Pack	Holzwolle —	10	51	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
	Chemnitz	—	1	„	Zinkabfall —	5				
	Chemnitz	3	1	Verschlag	Modell —	2				
52	Deutsch-Amerik. Petr. Gesellsch.	—	2	—	leere Petroleumfässer	—	52	Kietz	K. E.-D. Bromberg	
53	C. S. Freiberg	—	1	Kiste	2 Blechgefässe —	14	53	Annaberg	Sächsische Stsb.	
54	G. Granjow	7379	1	Beutel	Heede —	2,5	54	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
55	H. Hönig	121	1	Fass	leer —	9	55	Dresden-N. (Leipz. B.)	Sächsische Stsb.	
	Hönig	304	1	Bierfass	leer —	15				
56	C. T. Lemgo	2417	1	Kiste	Keilstifte für Schuhmacher	37	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	Nord Paris	1027	1	—	Tau —	—	57	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	
58	Pfungstadt	9958	1	Fass	leer —	21	58	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
59	Runge	—	1	—	lackirtes Schlüsselbrett	1	59	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
60	S. Schweinfurt	2	1	Kiste	leer —	3	60	Hannover	K. E.-D. Hannover	
61	Stettin	?	1	—	Pferdebaum —	?	61	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
62	Gepäckschein	70	5	Stück	Gepäck —	48	62	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	*)
63	Gepäckschein	103	1	—	schwarzer kleiner Koffer	5	63	Wismar	„	**)
64	—	8413	1	Kiste	leer —	15	64	Langenlonsheim	St. Johann-Saarbr.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
65	⊖⊖ #	1167	1	Fass	unbekannt (nach der Form des Fasses: Wein)	130	65	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
66	◇ C.O. 2346	2139	1	Kiste	2 gr. Glaskugeln —	53	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision gef.
67	◇ 132	2650	1	„	kl. Tassen —	87	67	„	„	b. Schuppenrevision gef.
68	S ◇ B D	11042	1	Verschlag	Steingut —	18	68	„	„	b. Schuppenrevision gef.
69	×	100	1	Pack	Pappe —	25	69	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
70	×	gelb	1	—	eis. Rad —	2,5	70	Chemnitz	„	
71	// rothe Striche	—	10	—	verzinnte Gasröhren	—	71	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
	/ blauer Strich	—	5	—						
72	× roth	—	1	—	Eisenrohr (3,80 m lang)	13	72	Kiel	K. E.-D. Altona	
73	×	1230	1	—	l. Bretterverschlag —	27	73	„	„	
74	2 rothe Striche	—	1	—	[Symbol] förm. Gusseisentheil (hohl)	4	74	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
75	—	—	1	Pack	Betten u. Wäsche —	19	75	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
76	—	—	1	„	Bleche —	40	76	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	1	Stück	altes Blech —	13	77	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
78	—	—	1	—	eis. Bolzen —	2	78	„	„	
79	—	—	1	Pack	Bolzen —	8	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	2	—	schmale, gespundete Bretter	—	80	Holthusen	Meckl. Friedr. Frzb.	***)
81	—	—	8	—	Bretter —	—	81	Hoppegarten	K. E.-D. Berlin	
82	—	—	1	—	Cylinder —	1,5	82	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Unabgefordertes Gepäck Leipzig, Magdeb. Bhf.-Schwerin.
**) Unabgefordertes Gepäck Lübeck-Wismar.
***) Wahrscheinlich von einer Wagenladung herabgefallen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	—	—	1	Kollo	Deckel —	6	83	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle, imprägnirt, 2,52 m lg., 0,27 m br. u. 0,17 m stark	—	84	Wandersleben	K. E.-D. Erfurt	
85	—	—	1	—	altes Eisentheil —	9	85	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
86	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	116	86	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
87	—	—	10	—	Fichtenbretter (je 4 m lg., 16,5 cm br. u. 2 cm st.)	—	87	Wandersleben	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gef.
88	—	—	7 3	Stangen "	Flacheisen — Rundeisen —	40	88	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
89	—	—	1	Pack	2 Stangen Flachstahl	18	89	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	—	Gewichtsschaale zu einer Dezimalwaage	1,5	90	Salzuflen	"	
91	—	—	1	Bund	Glasflaschen —	10	91	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
92	—	—	1	—	Holzgestelle, weiss gefirnisst, mit blauen Streifen, wahrsch. zu einer Maschine gehörig	—	92	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	starkes Kreuz mit 4 Beinen, 1 m hoch.
93	—	—	1	Kollo	Jauchenschöpfer —	1	93	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	"	Kette —	—	94	Deutzerfeld	"	
95	—	—	1	—	geflochtener Kinderstuhlsitz	?	95	Oeynhausen S.	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	Sack	Kleider —	19	96	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	beschr.: Rheindahlen.
97	—	—	1	Kiste	? —	2	97	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
98	—	—	1	Kistchen	unbekannt —	—	98	Ladestelle Königin Luisegrube Ostfeld	K. E.-D. Kattowitz	
99	—	—	2	Fässer	Kohlen-Gaswasser	—	99	Borsigwerk	"	
100	—	—	1	Kollo	eis. Kugel —	3	100	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	"	Kuppelbügel mit Spindel	—	101	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
102	—	—	1	Sack	Mandeln —	21,5	102	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	offen.	Maschinentheil —	5	103	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	mit 2 hölz. Armen.
104	(Gepäck)	—	1	Packen	Matratze mit 3 wollenen Decken	?	104	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	*)
105	—	—	1	—	Messingspritze (Bienenspritze)	0,5	105	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	etwa 50 cm lang.
106	—	—	1	Sack	Nüsse —	42	106	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	Fass	Oel —	290	107	Diest	Grand Central Belge	
108	—	—	4	—	Ofenrohre —	10	108	Dresd.-N. (Leipz. B.)	Sächsische Stsb.	
109	—	—	3	—	Petroleumfässer —	—	109	Jessnitz	K. E.-D. Berlin	
110	—	—	4	Stck.	eis. Pferdebäume —	—	110	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Frzb.	**)
111	—	—	1	—	eis. Pflugschaare —	8,5	111	Neustadt W./Pr.	K. E.-D. Danzig	
112	—	—	21	Kolli	Pflugschaare —	—	112	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
113	—	—	1	Kiste	Pflaumen —	28	113	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	—	—	eis. Rohre —	—	114	Ladestelle Königin Luisegrube Ostfeld	K. E.-D. Kattowitz	
115	—	—	1	—	Roststab —	1	115	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	1	—	Sackkarre —	?	116	Celle	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	Sack	leere Säcke —	20	117	Eger	Sächsische Stsb.	
118	—	—	1	"	leere Säcke —	14	118	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
119	—	—	1	Pack	Säcke —	6	119	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
120	—	—	1	"	leere Säcke —	—	120	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
121	—	—	1	"	Säcke —	4	121	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
122	—	—	1	Sack	ger. Schinken —	—	122	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
123	—	—	1	Pack	Sensen —	10	123	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
124	—	—	1	—	schwarzes Sitzkissen	3	124	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
125	—	—	1	Pack	buch. Stäbchen —	5	125	Zwickau	Sächsische Stsb.	
126	—	—	1	—	Stahlwelle —	12,5	126	Flensburg	K. E.-D. Altona	
127	—	—	4	Pack	eis. Stangen m. Riegel	13	127	Elberfeld-Döppersberg	K. E.-D. Elberfeld	Eilgut.
128	—	—	2	—	Vorhängeschlösser ohne Schlüssel	?	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	—	grau emaillirte Waschschüssel	0,5	129	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Unabgefertigt von Leipzig eingeg.
**) In Lichtenberg-Friedrichsfelde aus Wagen 1953 M. S. überzählig entladen.

Amtliche Bekanntmachungen (Forts.).

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. gelangt mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr und die Preistafeln, zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden auch neue Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten zu ermässigten Preisen für die in den Monaten Juli und August von gemeinnützigen Vereinen oder von den Kommunen in sog. Ferien-Halbkolonien ausgesandten Kinder und über die Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahr-, Sommer-, festen Rundreise- und Anschlussrückfahrkarten von Zwischenstationen aus, eingeführt. (Zus.-Best. 4 zu § 11 und 1 e zu § 12 der Verk.-Ordn.)

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (²) genehmigt worden.

Magdeburg, den 21. März 1896. (587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Mit dem 1. April d. J. werden die bisherigen besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt vom 1. Oktober 1895, insoweit dieselben die Ausgabe und Benutzung von Arbeiter-Wochenkarten betreffen, aufgehoben.

An Stelle derselben tritt die folgende Bestimmung, welche demnächst in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen werden wird, in Kraft:

„Es werden ausgegeben:

1. Arbeiterwochenkarten für 6 aufeinanderfolgende Arbeitstage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Ausgabe derselben kann an jedem beliebigen Tage erfolgen."

Ferner treten mit dem genannten Tage erleichternde Bestimmungen über die Lösung und Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten von Zwischenstationen aus in Kraft. Die in den Tarif aufzunehmenden besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 17. März 1896. (588)
Königliche Eisenbahndirektion.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gelangt am 1. April 1896 der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Binnenverkehr, Theil II, zur Neueinführung.

Lippstadt, den 18. März 1896. (589)
Die Betriebsdirektion.

Zu dem Tarife für die bei Benutzung der Orient-Expresszüge zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagengesellschaft tritt am 1. April d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 17. März 1896. (590)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6. Generalversammlungen.

K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 38. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 28. April 1896, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1895.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1895.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1895 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1896.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen, oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens bis 19. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 23. März 1896. (591)
Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitz der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrath in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlauf befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von ²/₃ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Aenderung des Tarifes Theil III, Heft 3. Auf Seite 7 des vom 1. November 1894 gültigen Verbandstarifs Theil III, Heft 3, ist die Bezeichnung der unter A a aufgeführten Lagerhäuser wie folgt abzuändern: „Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna und Lagerhaus der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna)."

Wien, am 20. März 1896. (592)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 26. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. März 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1894. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Das Budget und die Budgetrede des Oesterreichischen Eisenbahnministers. Bahneröffnungen im Jan. d. J. Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Jan. d. J. Lokomotive für die Wiener Stadtbahn. Beschwerde des Verwaltungsrathes der Böhm. Nordbahn gegen das K. K. Handelsministerium. Aus dem Geschäftsbericht der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft f. 1895. Generalversammlungen. Almanach für Eisenbahnbeamte für 1896. Börsenbericht.
Aus Asien: Türkei.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 24.)

Die Entwickelung der Eisenbahnen in der Schweiz, welche in dem als Fachmann bekannten Direktor der Gotthardbahn Herrn Dietler einen ausgezeichneten Darsteller gefunden hat, ist ein getreues Spiegelbild der politischen Zustände des Landes. Schon zu Beginn der Eisenbahnära, als es sich darum handelte, von Staatswegen gegenüber dem neuen Verkehrsmittel Stellung zu nehmen, zeigte sich der maassgebende Einfluss der politischen Verhältnisse. Unter Zuziehung von Robert Stephenson und Henry Swinburne als technischen Experten war über Beschluss des Bundesparlaments vom 18. Dezember 1849 ein Projekt für ein allgemeines Schweizerisches Eisenbahnnetz, das sogenannte Stephenson'sche Eisenbahnnetz, ausgearbeitet worden und gelangten die wirthschaftlichen Experten zu dem Schlusse, dass ohne Mitwirkung des Staats der Ausbau der Eisenbahnen in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sei, dass der Staat somit eine Zinsengarantie oder die Erstellung der Bahnen in Verbindung mit den Kantonen selbst übernehmen müsse. Auf diesen Standpunkt stellte sich auch der Bundesrath. Sein Vorschlag eilte indessen den damaligen Verhältnissen und Anschauungen des Landes voraus. Der Individualismus, verkörpert in den Kantonen, war noch zu gross, als dass er die Centralisirung des Eisenbahnwesens in den Händen des Bundes gestattet hätte. So wurde der Antrag des Bundesraths verworfen und durch das Gesetz vom 28. Juli 1852 der Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privatthätigkeit, bezw. den Kantonen überlassen, welche auch das Recht der Konzessionirung erhielten. Volle 20 Jahre währte dieser Einfluss der Kantone auf das Eisenbahnwesen, welcher eine einheitliche Eisenbahnpolitik unmöglich machte. Erst durch das Gesetz vom 23. Dezember 1872 wurden die Eisenbahnen der Schweiz nationalisirt und die Hemmnisse der Kantongrenzen abgestreift. Dieses Gesetz übertrug das Recht der Konzessionirung und der Ueberwachung auf den Bund. Die seitherige Entwickelung des Schweizerischen Eisenbahnwesens besteht in einer fortschreitenden Vereinheitlichung und Mehrung staatlicher Befugnisse. Dieser Prozess vollzieht sich naturgemäss nur schrittweise und dürfte in der Verstaatlichung, welche seit dem Jahre 1862 wiederholt angeregt wurde und auch gegenwärtig wieder die öffentliche Meinung beschäftigt, ihren Abschluss finden. In diesem Entwickelungsgang erscheint die Verschmelzung derjenigen Unternehmungen, welche wesentlich auf einander angewiesen sind und zusammen ein abgerundetes Ganzes bilden, keineswegs als ein Abgehen von der angedeuteten Richtung der Schweizerischen Eisenbahnpolitik, vielmehr als deren nächste grosse

praktische Aufgabe, welche die Verstaatlichung erleichtern wird.

In der Baugeschichte der Schweizerischen Eisenbahnen treten ganz besonders die Fortschritte in den Vordergrund, welche die Eisenbahntechnik in der Ueberwindung grosser Steigungen gemacht hat. Ursprünglich auf die Ebene angewiesen, sucht gegenwärtig die Eisenbahntechnik, man möchte was die Schweiz betrifft fast sagen mit Vorliebe, die unzugänglichsten Berggipfel als Objekte ihres Unternehmungsgeistes aus. Die Meinung, dass die Reibungsbahn jede grössere Steigung ausschliesse, stützte sich namentlich auf das Gutachten des ersten offiziellen Eisenbahnexperten Stephenson.

Unter diesem Vorurtheile litt namentlich die Linienführung nach Bern, das unberücksichtigte St. Gallen und auch die Führung der Hauensteinlinie. Es muss als ein Verdienst Etzel's angesehen werden, zur Beseitigung dieser Mängel beigetragen zu haben, indem er namentlich die Hauensteinlinie im Lehnenbau unter Anwendung grösserer Steigungen als eine Adhäsionsbahn durchführte.

Noch sei schliesslich der bleibenden Verdienste gedacht, welche sich die Schweiz um die Förderung internationaler Einheit im Eisenbahnwesen, so insbesonders um das Zustandekommen der technischen Einheit und des Uebereinkommens über den Frachtverkehr erworben hat.

Italien ist infolge seiner politischen Zerfahrenheit erst spät dazu gekommen, sein Eisenbahnnetz auszubauen. Was vor der politischen Einigung Italiens in den einzelnen Staaten gebaut wurde, war meist nur unzusammenhängendes Stückwerk. Die Sorge der Regierung des vereinigten Königreichs war darauf gerichtet, das vorhandene Eisenbahnnetz den gesammtstaatlichen Interessen entsprechend auszubauen und andererseits der Zersplitterung der Verwaltung dadurch vorzubeugen, dass die kleinen Eisenbahngesellschaften beseitigt und sämmtliche Eisenbahnen in der Hand von vier grossen Gesellschaften zusammengelegt wurden. Die Hoffnungen, welche man auf diese Neugestaltung der Eisenbahnverhältnisse gesetzt hatte, verwirklichten sich hauptsächlich infolge der schwierigen finanziellen und wirthschaftlichen Lage des Landes nur zum geringen Theil. Um die Gesellschaften vor dem Konkurse zu bewahren, schritt schliesslich die Regierung zum Rückkauf der am meisten bedrängten Bahnen. Sie förderte überdies den Bahnbau durch Zuschüsse und Garantien. Ueberblickt man die Ergebnisse der Eisenbahnbauthätigkeit nach der politischen Wiedergeburt Italiens, so muss zugegeben werden, dass das Eisenbahnwesen in dieser Zeit trotz Kriegen und schwerer Finanznoth eine rasche Entwickelung genommen hat. Noch lebhafter gestaltete sich die Bauthätigkeit, nachdem durch Gesetz vom 29. Juli 1879 die Herstellung von ungefähr 6000 km Eisenbahnen mit einem Kostenaufwand von mehr als 1,2 Milliarden Lire unter entsprechender Beitragsleistung der Interessenten beschlossen worden war. Heute besitzt Italien, dessen zumeist im Staatseigenthum stehendes Eisenbahnnetz seit der Neuregelung des Eisenbahnwesens im Jahre 1885 in zwei Längsnetze — ein westliches und ein östliches — getheilt ist und sich in Händen von zwei grossen Betriebsgesellschaften befindet, ein die ganze Ost- und Westküste durchziehendes, auch im Innern, namentlich in Oberitalien reich verzweigtes Bahnnetz.

Die dem Welthandel dienenden Linien über den Mont Cenis, Gotthard und Brenner, dann die Küstenlinien Genua-Nizza, Udine nach Cormons und Pontebba vermitteln den Eisenbahnverkehr Italiens mit den übrigen Europäischen Staaten.

In Bezug auf die Dichte des Eisenbahnverkehrs steht Italien, namentlich was den Güterverkehr betrifft, den anderen Europäischen Staaten beträchtlich nach. Es ist diese Erscheinung zum nicht geringen Theile auf die Konkurrenz des Seeweges zurückzuführen, welcher die Italienischen Bahnen längs der ganzen Ost- und Westküste ausgesetzt sind.

Von Interesse sind die Mittheilungen über den Durchzugsverkehr von West nach Ost, nach der Levante, Ostindien usw. Hierbei kommt insbesondere die Englisch-Ostindische Post in Betracht, welche ihren Weg über den Mont Cenis nimmt und über Alessandria-Bologna nach Brindisi gelangt, wo sie eingeschifft wird. Von der Grossartigkeit dieses Postverkehrs kann man sich ein Bild machen, wenn man liest, dass jährlich mehrere hundert Separatzüge nöthig sind, um diesen Verkehr zu bewältigen. Auch sonst hatte Italien früher einen starken Durchzugsverkehr von West nach Ost; seit Eröffnung der Gotthardbahn ist derselbe merklich zurückgegangen, wogegen jener von Süden (namentlich von Genua) nach dem Norden über den Gotthard an Bedeutung gewonnen hat. Die Mont Cenis- und Gotthardbahn sind nicht blos von höchster wirthschaftlicher Bedeutung, sie bilden auch in technischer Beziehung, namentlich was die Italienischen Zufahrtlinien betrifft, Meisterwerke. Ueberhaupt zeichnen sich die Italienischen Bahnen, deren Bau die gebirgige Oberfläche des Landes ausserordentliche Schwierigkeiten entgegenstellt, durch kühne Trassenführung und Anlage grossartiger Erd- und Steinbauten (Dämme, Steinbrücken, Tunnel und Viadukte) aus. Beispielsweise zählt die Ligurische Bahn auf der 278 km langen Strecke von Ventimiglia nach Massa 181 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 87 km. Der längste dieser Tunnel misst über 3000 m. Die Bahn Novara-Pino zählt 18 Tunnel, 262 kleinere und 22 grössere Brücken. Die 22 km lange Giovibahn (Genua Novi) zählt 18 Tunnel mit zusammen 12,37 km Länge und 7 grössere Viadukte mit zusammen 1,5 km Länge. Die Abruzzenbahn Rom-Solmona zählt 45 gewölbte Viadukte, zahlreiche Eisenbahnbrücken und Tunnel.

Auch der Artikel „Niederländische Eisenbahnen" bietet viel des Interessanten. Charakteristisch ist insbesondere die Thatsache, dass der König, als 1838 die zweite Kammer mit überwiegender Mehrheit die Anlage der Bahn Amsterdam-Arnheim auf Staatskosten abgelehnt hatte, zum Bau derselben unter persönlicher Garantie eine Anleihe aufnehmen liess.

Was die weitere Entwickelung der Eisenbahnpolitik in den Niederlanden betrifft, so erinnert sie lebhaft an jene Italiens. Hier wie dort kam es zum Rückkauf der wichtigeren Privatbahnen durch den Staat und zur pachtweisen Ueberlassung derselben an grosse Gesellschaften. Seit der Neuregelung des Eisenbahnwesens vom Jahre 1890 ist der Betrieb fast aller Hauptlinien in den Händen der Betriebsgesellschaft der Staatsbahnen und in jenen der Holländischen Eisenbahngesellschaft vereinigt. Jeder der beiden Gesellschaften ist durch Anwendung der Englischen Einrichtung der Running power (Mitbetrieb auf Strecken einer fremden Gesellschaft) die Verbindung mit den grossen Hafenplätzen und den Grenzpunkten gesichert.

Besonders eingehend sind die, durch die Bodenbeschaffenheit bedingten, technischen Verhältnisse der Niederländischen Bahnen behandelt. Ungewöhnliche Schwierigkeiten verursachte die Herbeischaffung des für den Bahnkörper erforderlichen Bodenmaterials, welches zumeist aus den längs der Bahnlinie angelegten Parallel- und Entwässerungskanälen entnommen wurde. Einzelne Linien mussten wegen des schlüpfrigen Untergrundes auf einer Faschinenbettung angelegt werden, auch mussten grossartige Entwässerungsarbeiten ausgeführt werden, es kostete beispielsweise die Trockenlegung und Anschüttung der Amsterdamer Stationsinsel 1,5 Million Gulden. Schwierig waren auch die Arbeiten in der Moorgegend, da der Moorgrund viele Kilometer weit in der Tiefe von 3—5 m bis auf den festen Untergrund ausgegraben werden musste. Die bedeutendsten Erdarbeiten sind für die Linie Roosendaal-Vlissingen erforderlich gewesen. Hier musste die Bahn die beiden Meerengen der Ooster-Schelde übersetzen, und errichtete man statt grosser Ueberbrückungen 2 Dämme, welche zu den bedeutendsten Eisenbahnwerken gerechnet werden können. Erwähnenswerth ist ferner der grossartige, mit einem Kostenaufwand von mehr als 5 Millionen Gulden

hergestellte, auch architektonisch reich ausgestattete Centralbahnhof in Amsterdam; derselbe ist durch 2 Kanäle in 3 Theile getheilt, die Verbindung wird durch einen grossen Viadukt vermittelt.

Auch die Skandinavischen Länder haben ein entwickeltes Eisenbahnnetz. Das Schwedische Eisenbahnnetz erstreckt sich von der Südspitze des Landes bei Trelleborg und Ystad nach dem 75 km nördlich vom Polarkreis unterm 67. Breitegrad gelegenen Ort Gellivara, sowie von dem äussersten Westen bis zum äussersten Osten. Die Verwaltung der Schwedischen Bahnen ist ausserordentlich zersplittert; es bestehen nahe an 100 Privatbahnen, welche zumeist nur ganz kurze Linien — bis zu 2 km — betreiben.

Der Artikel Norwegische Eisenbahnen enthält interessante Mittheilungen über die Bahn, welche von Gellivara bis zum nördlichen Eismeer fortgesetzt werden soll. Nahezu sämmtliche Norwegische Eisenbahnen gehören 13 Staatsbahninteressenten-Gesellschaften, an denen der Staat, Gemeinden und Private betheiligt sind. Sie werden vom Staat einheitlich verwaltet. Für jeden der 6 Distrikte ist eine lokale Aufsichtskommission von den berührten Gemeinden gewählt, welche mit der Direktion Maassregeln in betreff der Bahnen des Distrikts zu berathen hat.

Die Bahnen der Pyrenäischen Halbinsel sind in den Artikeln Portugiesische und Spanische Eisenbahnen behandelt. In ersterem Artikel sind unter anderem die skandalösen Vorgänge geschildert, welche sich bei der Verwaltung der Königlichen Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen, der bedeutendsten Eisenbahngesellschaft des Landes, zutrugen. Diese Gesellschaft gerieth infolge der drückenden Bedingungen, unter denen sie den Betrieb der Linie von Madrid zur Portugiesischen Grenze übernahm, infolge des kostspieligen Baues der Lissaboner Stadtbahn und des Prachtbahnhofes in Lissabon in eine sehr schwierige Lage. Dem Publikum wusste man die schlechten Finanzverhältnisse dadurch zu verbergen, dass man aufgenommene Anlehen zur Zahlung fiktiver Dividenden verwendete.

Gelegentlich der Konzessionsbewerbung um die Beïra-Baixa-Bahn, an der sich die Königliche Gesellschaft betheiligte kam es zur Krise. Die Kortes stellten nämlich die Bedingung, dass von den Direktoren der um die Konzession werbenden Gesellschaften mehr als die Hälfte Portugiesen sein müssen. Der Verwaltungsrath der Königlichen Gesellschaft, der zumeist aus Franzosen bestand, lehnte deshalb die Bewerbung ab. In der Generalversammlung bekamen jedoch die Portugiesen die Oberhand, nahmen die Konzessionsbedingungen an und ernannten einen neuen Verwaltungsrath. Der alte Verwaltungsrath weigerte sich jedoch abzutreten und konnte erst, als man mit Verhaftung drohte, bewogen werden, Bücher und Papiere herauszugeben. Das peinliche Aufsehen, welches diese Vorgänge verursachten, bestimmte die Regierung, eine Untersuchungskommission einzusetzen, auf Grund deren Berichts die Sanirung der Lage der Gesellschaft angebahnt wurde. Aehnlich traurig liegen auch die Verhältnisse der Spanischen Eisenbahnen. Hier war es das ungesetzliche Vorgehen der Regierung in den 50er Jahren, welches die öffentliche Meinung verbitterte. Die Regierung kaufte mit Umgehung der Kortes Bahnen, verlieh Konzessionen mit Subventionen und Zinsengarantien, gewährte Zollbefreiungen usw. Die Regierung wurde gestürzt und die ertheilten Konzessionen zumeist als null und nichtig erklärt. Die Konzessionen wurden — vereinzelt kommt dies auch in Frankreich vor — öffentlich ausgeboten und dem Bestbieter zugeschlagen. Mehr als $^4/_5$ des ganzen Netzes befindet sich in den Händen der 4 grossen Gesellschaften (Spanische Nordbahn, Madrid-Saragossa, Andalusische Bahn und Taragona-Barcelona-Frankreich). Die zahlreichen übrigen Verwaltungen — 70 an der Zahl — betreiben ganz kleine Linien. In technischer Beziehung sind die Bahnen Spaniens und Portugals, welche zumeist von Französischen Ingenieuren mit Hilfe Französischen Kapitals gebaut sind, sehr bemerkenswerth. Die Spanischen Bahnen besitzen 24 Tunnel von mehr als 1000 m Länge, ferner zahlreiche grössere Brücken und Viadukte.

Der Artikel „Russische Eisenbahnen“ veranschaulicht so recht die ungesunden wirthschaftlichen Verhältnisse dieses Landes. Der Staat ist beim Anlagekapital der Eisenbahnen für Zinsbürgschaften, übernommene Obligationen, bestrittene Bauausgaben, Unterstützungen à fonds perdu usw. mit 92 % betheiligt. Bei der Anlage der Eisenbahnen war mit diesen Geldern sehr schlecht gewirthschaftet worden. Die Anlagekosten, die ja der Staat bestritt, waren unverhältnissmässig hoch und auch der Betrieb sehr theuer. Unter solchen Verhältnissen sah sich endlich die Regierung 1881 veranlasst, zum Staatseisenbahnsystem zurückzukehren und den Privatbahnen gegenüber ein immer strengeres Regiment zu führen.

Man hob das freie Tarifirungsrecht auf, setzte staatliche Direktoren an die Spitze der Privatbahnen und zwang letztere alle disponiblen Gelder an die Reichsbank abzuführen.

Wir wollen diese historischen Erinnerungen mit Einzelheiten aus den Artikeln „Amerika und Asien“ abschliessen. In ersterem bespricht Dr. von der Leyen, der gründliche Kenner des Amerikanischen Eisenbahnwesens, die Geschichte und die Eigenthümlichkeiten desselben. Amerika ist, was Eisenbahnen betrifft, die Lehrmeisterin Europas. Die ersten kleinen Bahnstrecken wurden in den Vereinigten Staaten schon Ende der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts, also einige Jahre früher als auf dem Europäischen Festland, gebaut.

Einer der ältesten und bedeutendsten Förderer des Eisenbahnbaues in Deutschland, Friedrich List, hat nachweislich seine ersten Erfahrungen über die Anlage von Eisenbahnen in Amerika gesammelt und in Deutschland mit bestem Erfolge verwerthet. Bis in die Gegenwart hat Amerika mit den übrigen Welttheilen nicht nur gleichen Schritt im Bau der Eisenbahnen gehalten, sondern dieselben überflügelt. 1892 besass Amerika 352 230 km, die übrigen vier Welttheile nur 301 707 km Eisenbahnen.

In technischer Beziehung wurden beim Bau der Amerikanischen Eisenbahnen grossartige Aufgaben glänzend gelöst. Vor allem hat man es verstanden, die zur Erschliessung gänzlich unkultivirter Landestheile bestimmten, aus politischen und wirthschaftlichen Gründen nothwendig gewordenen grossen Ueberlandbahnen zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean, unter Aufwendung verhältnissmässig geringer Geldmittel und in überraschend kurzer Zeit, fertig zu stellen. Obgleich einzelne dieser Bahnen hohe Gebirgskämme überschreiten, weisen sie nur wenig und nicht ungewöhnlich lange Tunnel auf. Amerika besitzt, und zwar in Peru, die höchstgelegene Eisenbahn der Welt, welche von Lima nach Chile in den Anden führt.

Neben den allgemeinen Mittheilungen über das Amerikanische Eisenbahnwesen finden wir in dem Leyen'schen Artikel eine besondere Darstellung der Entwickelung des Eisenbahnwesens in den einzelnen Theilen Amerikas, vor allem aber eine erschöpfende, das höchste Interesse darbietende Abhandlung über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.

In dem Artikel „Asien“ fällt so recht der Gegensatz zwischen China und Japan auf. Während in China der Bau der Eisenbahnen bis in die neueste Zeit hauptsächlich infolge religiöser Vorurtheile und Furcht vor Verletzung der Gräber einem hartnäckigen Widerstand begegnet und die kleine im Hafen von Shangai gebaute Bahn von den Chinesen zerstört wurde, besass Japan schon 1888 ein Netz von nahezu 1000 km Eisenbahnen, welches sich seither bis auf mehr als 3000 km vergrössert hat.

(Fortsetzung folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1894.

(Schluss aus Nr. 23.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschliesslich der Beförderung auf Rückfahr-, Rundreise und Abonnementskarten, sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 376 394 828 ℳ (gegen 370 279 080 ℳ im Vorjahre), 2. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 131 337 036 (120 668 089) ℳ, 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 51 437 660 (49 611 742) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 559 169 524 (540 558 911) ℳ.

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 13,12 (13,36) ₰
2. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 10,65 (10,64) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 14,31 (14.62) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . 12.54 (12,73) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr (einschliesslich des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den Deutschen Bahnen 389 854 214 (382 551 682) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 9 164 (9 106) ℳ, 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 137 346 940 (126 432 307) ℳ bezw. 5 109 (4 861) ℳ, 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 53 255 836 (51 366 081) ℳ bezw. 7 727 (7 500) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 580 456 990 (560 350 070) ℳ bezw. 7 606 (7 484) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 53 226 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 35 424 ℳ, die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn mit 14 814 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 13 278 ℳ, die Liesing-Kaltenleutgebener Eisenbahn mit 13 190 ℳ, die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 12 323 ℳ, die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 12 084 ℳ, die K. K. priv. Südbahn (Oesterreichisches Netz) mit 11 930 ℳ, die Badischen Staatseisenbahnen mit 11 489 ℳ, die Hessische Ludwigsbahn mit 10 939 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 10 796 ℳ und die Holländische Eisenbahn mit 10 013 ℳ.

Von den Preussischen Staatsbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 9 814 (9 843) ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich somit wie im Vorjahre sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Lfd. Nr.	Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
		Pfennig					
1	bei den Deutschen Bahnen	7,85 (7,87)	4,91 (4.95)	2,92 (2,93)	1,97 (1,99)	1,55 (1,53)	2,95 (2,96)
2	bei den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . .	5,68 (5,49)	3,69 (3,62)	2,00 (2,03)	1,89 (1,90)	1,21 (1,27)	2,35 (2,36)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	6,02 (6,01)	4,75 (4,80)	2,90 (2,92)	2,18 (2,18)	2,02 (2,01)	3,49 (3,51)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . .	6,70 (6,65)	4,53 (4,55)	2,59 (2,62)	1,97 (1,99)	1,47 (1,48)	2,82 (2,84)

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 8 847 (8 814) ℳ
2. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 4 885 (4 639) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 7 463 (7 244) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . 7 327 (7 220) „

Im Berichtsjahre wurden aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehr vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 964 941 904 (949 126 984) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 22 346 (22 262) ℳ, 2. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 436 718 770 (418 980 517) ℳ bezw. 16 077 (15 732) ℳ, 3. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 91 027 460 (90 432 699) ℳ bezw. 13 080 (13 076) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 492 688 134 (1 453 540 200) ℳ bezw. 19 309 (19 159) ℳ. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eilgüter 46 492 599 (43 836 262) ℳ, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) und zwar: a) Stückgüter 231 407 202 (231 078 517) ℳ und b) Wagenladungsgüter 1 097 803 281 (1 071 216 179) ℳ, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 31 506 077 (31 645 662) ℳ, lebende Thiere 52 328 036 (43 385 990) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 33 150 939 (32 377 590) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 97 674 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 64 731 ℳ, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen) mit 45 977 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 38 939 ℳ, die Leoben-Vordernberger Bahn mit 35 414 ℳ, die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 33 346 ℳ, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 32 494 ℳ, die Oesterreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 30 904 ℳ, die K. K. priv. Südbahn (Oesterreichisches Netz) mit 29 610 ℳ, die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen mit 27 280 ℳ und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 26 231 ℳ. Von den Preussischen Staatsbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 25 765 ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich somit sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter aller Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- [Regie-] Güter und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . 3,81 (3,78) ₰
2. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 3,81 (3,84) „
3. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3,70 (3,65) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . 3,81 (3,79) „

Ueber die Gesammteinnahme gibt die auf nebenstehender Seite befindliche Tabelle Aufschluss.

Hiernach sind, wie in den Vorjahren, im Verhältniss zu der Gesammteinnahme die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen (36,2 %) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen (75,0 %) am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen hatten unter den Deutschen Bahnen die Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) mit 135 561 981 ℳ, unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Ungarischen Staatsbahnen mit 143 930 940 ℳ und unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 38 207 223 ℳ.

Die Betriebsausgaben, welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen) betrugen überhaupt: 1. bei den Deutschen Bahnen 782 571 015 (776 961 671) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 18 080 (18 180) ℳ, 2. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 299 137 462 (286 302 587) ℳ bezw. 10 968 (10 874) ℳ, 3. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 97 024 505 (95 135 088) ℳ bezw. 13 940 (13 754) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 175 150 562 (1 155 769 361) Mark bezw. 15 160 (15 211) ℳ.

Hiernach haben sich die Betriebsausgaben im vorliegenden Berichtsjahre erhöht bei den Deutschen Bahnen um rund 5,61 Millionen Mark, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um rund 12,83 Millionen Mark, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 1,89 Millionen Mark und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 19,38 Millionen Mark.

Im Berichtsjahre betrugen die Betriebsausgaben in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen bei den Deutschen Bahnen 56,2 (56,9), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 51,4 (52,3), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 65,9 (65,8) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 55,5 (56,2). Von den Betriebsausgaben entfallen bei den Deutschen Bahnen auf a) die allgemeine Verwaltung 10,9 (10,2) %, b) die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 23,9 (25,2) %, c) den Verkehrsdienst 39,0 (38,6) % und d) den Zugförderungs-

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht worden:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt ℳ	durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ	für jedes Nutzkilometer ℳ	für jedes Achskilometer ₰	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr Hunderttheile	aus dem Güter- usw. Verkehr	aus sonstigen Quellen
1	Deutsche Bahnen	1 391 954 851 (1 366 407 228)	32 159 (31 973)	3,80 (3,80)	10,05 (9,96)	28,0 (28,0)	69,3 (69,5)	2,7 (2,5)
2	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	581 940 969 (547 785 282)	21 409 (20 805)	3,74 (3,70)	8,98 (8,95)	23,6 (23,2)	75,0 (75,5)	1,4 (1,3)
3	Luxemburgische, Niederländische u. andere Vereinsbahnen	147 131 190 (144 626 945)	21 139 (20 909)	3,06 (3,08)	9,55 (9,62)	36,2 (35,5)	61,9 (62,5)	1,9 (2,0)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	2 117 444 590 (2 056 189 470)	27 348 (27 061)	3,71 (3,71)	9,68 (9,64)	27,4 (27,2)	70,5 (70,7)	2,1 (2,1)

und Werkstättendienst 26,2 (26,0) %, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu a) 9,2 (9,1) %, b) 24,6 (25,5) %, c) 36,5 (36,1) %, d) 29,7 (29,3) %, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 10,2 (9,7) %, b) 25,3 (26,8) %, c) 33,6 (33,3) %, d) 30,9 (30,2) % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 10,2 (9,7) %, b) 24,3 (25,5) %, c) 38,0 (37,6) %, d) 27,5 (27,2) %.

Der Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug aller Ausgaben, hat betragen:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Betriebsüberschuss überhaupt (Mark)	für jedes Kilometer Betriebslänge (Mark)	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
1	bei den Deutschen Bahnen	609 383 836 (589 445 557)	14 079 (13 793)	5,394 (5,297)
2	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	282 803 507 (261 482 695)	10 404 (9 931)	5,50 (5,40)
3	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	50 106 685 (49 491 857)	7 199 (7 155)	4,105 (3,905)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	942 294 028 (900 420 109)	12 170 (11 850)	5,35 (5,25)

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 71 899 ℳ ermittelt. Ueberschritten wurden die Einnahmen von den Ausgaben nur von der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 6,49 gegen 6,24 im Vorjahre.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere ausschliesslich der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 952 463 285 (910 305 703) ℳ; diesem treten noch hinzu: Uebertrag aus früheren Jahren 25 410 855 (20 127 541) ℳ, Zuschüsse, gewährleistete Zinsen und andere Vorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 37 820 464 (34 848 182) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 29 892 098 (30 309 879) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solche die Zinsenausgaben übersteigen, 6 404 198 (4 117 989) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 1 051 990 900 (999 709 294) ℳ, von welchen 638 824 380 (616 837 908) ℳ zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1895 betrug: a) die Höhe der Reservebestände bei den Deutschen Bahnen 5 987 919 (5 903 825) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 45 026 239 (38 635 986) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 11 400 613 (11 675 624) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 62 414 771 (56 215 435) Mark und b) die Höhe der Erneuerungsbestände bei den Deutschen Bahnen 28 343 704 (27 540 736) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 11 212 925 (11 861 756) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 13 847 658 (13 916 666) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 53 404 287 (53 319 158) ℳ.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres an Unfällen zur Aufschreibung gelangt: 960 (990) Entgleisungen, 563 (560) Zusammenstösse und 4 346 (3 576) sonstige Unfälle, zusammen 5 869 (5 126) Unfälle, davon auf freier Bahn 1 608 (1 399) und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 261 (3 727).

Im Berichtsjahre sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen Personen im ganzen (ausschliesslich der Selbstmörder) a) unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse getödtet 58 (46), verletzt 579 (594), b) infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit getödtet 965 (1 028), verletzt 3 097 (3 010), zusammen getödtet 1 023 (1 074), verletzt 3 676 (3 604). Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 52 (60) % und von den Verletzungen 77 (78) %, hiervon auf die infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit verursachten Tödtungen und Verletzungen 94 (95) % bezw. 89 (88) %. Ferner sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen, und zwar bei Nebenbeschäftigungen und Selbstmordversuchen 325 (388) Personen getödtet und 687 (739) Personen verletzt worden.

Der fahrbare Zustand der Bahn war im Laufe des Berichtsjahres unterbrochen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durch 39 (36) Erd- und Felsrutschungen, 148 (236) Schneeverwehungen, 40 (110) Ueberfluthungen, 5 (11) Wegversperrungen infolge Sturmes, 11 (11) sonstige Naturereignisse und 36 (60) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues, wozu zu bemerken ist, dass bei den Rumänischen Staatseisenbahnen der fahrbare Zustand der Bahn 31 Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues unterbrochen wurde.

Im Berichtsjahre gelangten in dem Gebiete der sämmtlichen Vereinsbahnen zur Aufzeichnung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 51 (65) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 69 (53), 2. Reifenbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 299 (349) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 2 449 (2 262), 3. Schienenbrüche, und zwar: a) bei eisernen Schienen 314 (337), b) bei Stahlschienen 10 574 (10 302), c) bei Stahlkopfschienen 371 (443) bezw. zusammen 11 259 (11 082).

Die Zahl der Unfälle, welche durch Achsbrüche veranlasst, oder wobei Achsbrüche vorgekommen sind, betrug 29 (31), die Zahl der Unfälle, die durch Reifenbrüche veranlasst, oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, 43 (42) und die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, 8 (9).

Im Berichtsjahre waren bei den sämmtlichen Vereinsbahnen beschäftigt 290 574 (282 742) Beamte (hierunter 4 507 [4 466] weibliche Personen) und 397 182 (387 949) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 687 756 (670 691) Personen. Die Besoldungen, Löhne und anderen Bezüge betrugen 757 917 978 (744 454 352) ℳ oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 9 679 (9 670) ℳ.

Die Vereinsbahnen besassen 78 (79) Ruhegehaltskassen mit einem Vermögensstand am Schlusse des Berichtsjahres von 195 787 479 (186 433 128) ℳ und 245 (252) Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen mit einem Vermögensstand von 24 820 801 (23 006 905) ℳ.

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer

Hauptbahn verbinden, sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt. Es waren vorhanden:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
	Anzahl					km
bei den Deutschen Bahnen	671 (782)	3 516 (3 410)	148 (136)	614 (599)	4 949 (4 927)	2 888,06 (3 003,85)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	369 (331)	985 (846)	140 (87)	147 (335)	1 641 (1 599)	1 718,18 (1 590,98)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	71 (71)	139 (135)	11 (11)	23 (23)	244 (240)	210,05 (208,02)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 111 (1 184)	4 640 (4 391)	299 (234)	784 (957)	6 834 (6 766)	4 816,29 (4 802,85)

An diesen Anschlussbahnen waren die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen der Zahl nach mit 3 109 Linien, mithin 45,49 % und der Länge nach mit 1 891,82 km, mithin 39,28 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 743,44 (2 765,93) km vollspurige und 650,90 (611,51) km schmalspurige, mit Pferdekraft 871,89 (863,88) km vollspurige und 550,06 (560,31) km schmalspurige Eisenbahnen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt. Die Gesammtlänge derselben betrug am Schlusse des Berichtsjahres 706,40 (690,95) km, hiervon dienen 589,50 (575,14) km dem Personen- und 699,79 (684,34) km dem Güterverkehr. Die Spurweite derselben schwankt zwichen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1:25 hat die Nagold-Altensteiger Bahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Von den zusammen 706,40 (690,95) km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 84,04 (81,92) km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Der Unterbau hat nach dem vorgeschriebenen Querschnitt eine Kronenbreite von 2,0 bis 3,70 m. Wegeübergänge in der Bahnebene wurden 3 125 (3 088) gezählt, und zwar 129 (128) bewachte und 2 996 (2 960) unbewachte. Die Anzahl der Stationen, Haltestellen und Haltepunkte betrug 290 (281). Am Schlusse des Berichtsjahres bezifferte sich der Gesammtbetrag des für die Schmalspurbahnen verwendeten Anlagekapitals auf 53 066 818 (49 986 932) *M*, d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 78 147 (75 326) *M*. Der Betrieb wurde vermittelst 164 (157) Lokomotiven, 416 (400) Personenwagen und 5 154 (4 848) Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2 690 682 (2 414 157) Lokomotivnutzkm und 56 561 038 (50 916 671) Wagenachskm zurückgelegt haben. Befördert wurden 5 215 558 (4 742 748) Personen auf 42 280 697 (38 468 114) Personenkm und 3 724 679 (3 524 767) t Güter auf 45 310 964 (42 661 293) tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 3 534 009 (3 289 395) *M* bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 666 (5 766) *M*, die Gesammtausgabe 2 390 879 (2 221 600) *M* bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 3 549 (3 596) *M* und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 1 143 130 (1 067 795) *M* bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 1 697 (1 729) *M*.

Die Ausgaben betrugen 67,65 (67,54) % der Einnahmen und der Ueberschuss 32,35 (32,46) % der Einnahmen bezw. 2,15 (2,14) % des verwendeten Anlagekapitals.

Bei den Schmalspurbahnen waren 502 (434) Angestellte und 670 (742) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 172 (1 176) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhne und anderen Bezügen 1 299 975 (1 218 126) *M* aufgewendet wurden.

Im Berichtsjahre gelangten 17 (16) Entgleisungen, 2 (2) Zusammenstösse und 24 (18) sonstige Unfälle, zusammen 43 (36) Unfälle zur Aufzeichnung, bei welchen 3 Personen getödtet und 18 Personen verletzt wurden. H–g.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4.37 km lange Strecke Zetel-Neuenburg i/Old. der Oldenburgischen Staatseisenbahn und die 12 km lange Strecke Wittenburg-Zarrentin der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, welche am 1. April bezw. am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1094 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1098 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1103 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Theilnahme der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Budget und die Budgetrede des K. K. Oesterreichischen Eisenbahnministers.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde beim Schluss der Debatte über das Budget des Handelsministeriums noch einmal der Wunsch nach Ausgestaltung des Eisenbahnministeriums in ein solches für das gesammte Verkehrswesen ausgesprochen, dem insbesondere auch das Ressort der Wasserstrassen zufallen müsste. Bei der darauf folgenden Debatte über das Budget des Eisenbahnministeriums wurden, wie alljährlich, eine ganze Reihe von Wünschen und Beschwerden allgemeiner und lokaler Natur vorgebracht. Besonders wurde in ersterer Beziehung die zweite Bahnverbindung mit Triest, die seit Jahren besprochenen Projekte der Tauern-, Karawanken-, Predilbahn und der Linie Divacca-Laack von mehreren solchen Abgeordneten befürwortet oder bekämpft, welche von Kronländern entsendet wurden, die in dem einen oder dem anderen dieser Projekte eine Förderung oder Gefährdung ihrer Landesinteressen erblicken. Die Regierung scheint nach den Aeusserungen des Eisenbahnministers von Guttenberg die Tauernbahn in erster Reihe in Aussicht zu nehmen.

Das Hauptinteresse in der Budgetdebatte konzentrirte sich auf die Rede des Eisenbahnministers Ritter von Guttenberg, welcher anlässlich seiner erstmaligen Vertretung des Eisenbahnbudgets das Programm der Regierung in Bezug auf deren Eisenbahnpolitik entwickelte. Er schickte voraus, dass er es für seine Pflicht halte, in aller Kürze jene allgemeinen Gesichtspunkte darzulegen, von welchen er sich bei seiner Amtsführung in Ansehung der wichtigsten Aufgaben seines Ressorts leiten zu lassen gedenke.

Wir lassen die Rede im Auszug nachstehend folgen.

Indem dem Eisenbahnwesen eine selbständige Gestaltung im Gesammtorganismus der Staatsverwaltung eingeräumt wurde, ging die Absicht wesentlich dahin, dem neugeschaffenen Ministerium eine noch intensivere Wahrnehmung der zahlreichen bedeutungsvollen wirthschaftlichen Aufgaben des Eisenbahnwesens zu ermöglichen, als dies das Handelsministerium im Hinblick auf seine sonstigen vielfachen und schwerwiegenden Agenden bisher auszuüben vermochte. Es wird vor allem mein Bestreben sein, durch weitere Ausgestaltung unseres Bahnnetzes sowohl in den Hauptlinien als auch bezüglich der Bahnen niederer Ordnung und durch eine entsprechende Tarifpolitik mein Scherflein zur Hebung und Belebung der wirthschaftlichen Verhältnisse beizutragen.

Bei der Ergänzung unserer Hauptbahnen kommt wohl in erster Linie die seit langer Zeit begehrte Herstellung einer zweiten Schienenverbindung zwischen den innerösterreichischen Alpenländern und unserem einzigen Seehafen Triest in Betracht. Es liegt über diese hochwichtige Frage bereits ein so reiches Material vor, dass nunmehr, da auch bezüglich der einzelnen Projekte die Trassenstudien beendet sind, der Regierung die Möglichkeit geboten ist, über diese Angelegenheit zu einem abschliessenden Urtheil zu kommen. Es wird an die gesetzliche Sicherstellung dieses Bahnbaues geschritten werden, sobald das Haus die hierzu erforderlichen Mittel votirt haben wird.

Ein besonderes Augenmerk werde ich auch dem weiteren Ausbau des Lokalbahnwesens zuwenden, in welcher Richtung eine auf gesunde Grundlage gestellte Aktion in vollem Zuge ist. Durch die rasch fortschreitende Organisation des technischen Landeseisenbahndienstes in einer Reihe von Königreichen und Ländern, durch die in jüngster Zeit zustande gebrachte, speziell der

Finanzirung von Lokalbahnunternehmungen sich zuwendende Kreditorganisation wird es bei dem thätigen Zusammenwirken der Staatsverwaltung mit den Ländern und Lokalinteressenten hoffentlich gelingen, allmählich zu einer immer engere Maschen ziehenden, in möglichst gleichmässiger Weise auch auf die wirthschaftlich schwächeren Landestheile sich erstreckenden Ausgestaltung des ganzen Lokalbahnnetzes zu gelangen. Ich werde mir erlauben, noch in dieser Session dem Hause eine Gesetzvorlage für die im Jahre 1896 mit staatlicher Beihilfe sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung vorzulegen.

Bezüglich des Tarifwesens halte ich es für dringend geboten, sowohl im Personen- als im Frachtentarif eine möglichste Stabilität zu beobachten. Ich beabsichtige daher nicht, in dem erst seit kurzer Zeit in Kraft stehenden Tarife demnächst wieder Aenderungen vorzunehmen. Das schliesst jedoch nicht aus, dass im Bedarfsfalle für einzelne Artikel, sei es im internen Verkehr, sei es zum Export, da wo es nothwendig erscheint, gewisse Zugeständnisse gemacht werden, und zwar nach abwärts, nicht nach aufwärts.

Eine warme Fürsorge werde ich dem gesammten Personal der Eisenbahnen, insbesondere aber jenem des Exekutivdienstes widmen, dessen Leistungsfähigkeit, Gewissenhaftigkeit und Dienstwilligkeit wir alle in hohem Maasse schätzen und anerkennen.

Bezüglich der Verstaatlichung der noch bestehenden Privatbahnen erkenne ich die Nothwendigkeit an, die Privatbahnen mit der Zeit in Staatsbahnen aufgehen zu lassen, damit allen Kreisen der Bevölkerung und allen Landestheilen die Wohlthaten des Staatsbetriebes zu theil werden können. Wir müssen aber naturgemäss vom finanziellen Standpunkte in dieser Richtung sehr vorsichtig vorgehen, und es kann also die Angliederung der grossen Privatbahnen an das Staatsbahnnetz nur nach und nach vor sich gehen. Auch ist es nicht möglich, in den Staatsbetrieb grosse Bahnkörper rasch aufzunehmen mit Rücksicht auf die administrativen Schwierigkeiten, die sich bei dieser Angliederung ergeben und die eine Personalüberfüllung namentlich in den höheren Dienstposten zur Folge haben könnte.

Ein Beispiel in dieser Richtung wurde bezüglich der bevorstehenden Angliederung der Nordwestbahn angeführt. Rücksichtlich dieser Bahn wird die Vorlage, betreffend die Verstaatlichung derselben, dem Hause demnächst unterbreitet werden.

Hinsichtlich der Frage der budgetären Bedeckung für die Kosten des errichteten Eisenbahnministeriums verweist der Minister auf die im Ausschusse abgegebene Erklärung der Regierung, wonach alle bisherigen Auslagen ausschliesslich auf das frühere Budget des Handelsministeriums und der formell noch nicht aufgehobenen Generaldirektion verbucht worden sind.

Der Minister geht sodann auf eine Reihe von im Laufe der Debatte gefallenen Bemerkungen ein. Die Regierung habe die Eisenbahnlinie Hartberg-Aspang in das Programm der auszubauenden Bahnen aufgenommen. Doch sei zu bedenken, dass das Land Niederösterreich sich über eine Beitragsleistung noch nicht ausgesprochen hat und dass man die Frage der Erbauung dieser Linie nur im Zusammenhange mit der Neuordnung der Verhältnisse der Anschlussbahnen und insbesondere der Wien-Aspangbahn lösen könne. Der Minister berührt dann die Ausführungen eines Abgeordneten über die Bosnischen Bahnen und konstatirt, dass von einer gegen die Oesterreichischen Interessen gerichteten Eisenbahnpolitik der Verwaltung der okkupirten Länder absolut nicht gesprochen werden könne. Die befürwortete Verbindung mit Predazzo bilde im Eisenbahnministerium den Gegenstand eingehender Erwägung. Die empfohlenen Eisenbahnlinien Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau werden in die Vorlage pro 1896 aufgenommen werden. Auch sei die Regierung bereit, die Linie Freudenthal-Engelsberg in das nächstjährige Programm aufzunehmen. Dagegen lege die Regierung der Linie Troppau-Benisch nach Kriegsdorf keine grosse Bedeutung bei. Betreffend den Bau einer zweiten Donaubrücke in Linz werde die Regierung diesem Wunsche entgegenkommen, wenn sich die Stadt Linz, sowie die Interessenten und das Land zu Beitragsleistungen herbeilassen werden. Der Minister würde es für entsprechender halten, die Brücke für Strasse und Bahn herzustellen. Hierdurch würden sich zwar die Kosten erhöhen, allein wenn man schon eine Brücke baut, dürfe man ein Opfer nicht scheuen. Dem Wunsche nach einer Aenderung des Statuts für die Organisation der Staatsbahnen kann der Minister nicht entsprechen. Er müsse die geschaffene Organisation als eine durchaus zutreffende bezeichnen. Man dürfe den Betriebsdirektoren nicht zu grosse Vollmachten geben; dort wo sie diese Vollmacht brauchen, im Verkehr, im Bau auf den eigenen Linien, im Rechnungswesen, sei ihnen ein selbständiger Wirkungskreis eingeräumt; sie bekommen auch die Abrechnungen mit dem Ausland. Wollte man aber den Direktionen Rechte in Bezug auf die Tarife geben, so würde das dahin führen dass sich die Direktionen gegenseitig bekriegen und unterbieten könnten. Die als Muster hingestellte Organisation der Deutschen Bahnen gewähre den Direktionen gar kein kommerzielles selbständiges Recht, dieses sei dem Ministerium vorbehalten. Die Gliederung der Direktionen nach Routen sei vom Verkehrsstandpunkte gewiss dass einzig Richtige, „denn wie heute leider die Verwaltung organisirt ist, dass eine Hauptroute durch drei Direktionen führt, das ist nicht praktisch. In einer Hauptroute kommen dieselben Verkehre vor, nach einer Hauptroute können daher die Direktiven für die Verkehrstheilungen usw. gegenseitig getroffen werden, und der Verkehr wickelt sich so viel rascher und einfacher ab, als wenn nach Ländern oder in grossen Kreisen gruppirt wird. Das länderweise Gruppiren hat gar keinen Zweck, das kreiseweise Gruppiren hat schon etwas für sich, weil man dann vom Centrum sehr leicht an die Peripherie des Bezirkes kommt, die Inspektion viel leichter ist usw. Aber diese Erwägungen sind entschieden untergeordnet gegenüber der Rücksicht, dass eine Direktion grosse Verkehrslinien in der Hand behalten soll."

Was die Anregung bezüglich der Dienstsprache anlange, müsse im Staatsbahnbetriebe eine einheitliche Dienstsprache bestehen. Das Statut gilt für sämmtliche Direktionen vollkommen gleich. Wir können uns doch nicht im Ministerium ein Sammelsurium von Sprachen anschaffen; wir würden unsere eigenen Leute nicht mehr verstehen und müssten für alle Sprachen Translatoren haben.

Der Wunsch nach einem innigen Verkehr der Betriebsdirektionen mit den Parteien sei vollauf berechtigt. Der Minister habe an die Direktionen diesbezüglich Aufforderungen gerichtet, und im neuen Statute sei auch ausdrücklich ein Fingerzeig in dieser Richtung enthalten, indem die Bestellung von Bezirksbeiräthen in ähnlicher Weise wie dem bei den einzelnen Direktionen bestehenden Beirath der Generaldirektion in Aussicht gestellt wird.

Bezüglich der Tarifpolitik sei schon im Statute das Einvernehmen zwischen Handelsministerium und Eisenbahnministerium in allen das Tarifwesen und die Handelspolitik gleichzeitig berührenden Fragen normirt. Der Minister werde in keiner Weise einseitig vorgehen und sich bezüglich der Ertheilung besonderer Begünstigungen im Exporte bei seinen Amtskollegen immer Raths erholen.

Die Bemerkung, dass bei Staatsbahnen nicht in erster Linie auf das Erträgniss zu sehen ist, sei vom volkswirthschaftlichen Standpunkte ganz gewiss richtig. Allein so weit seien wir mit Rücksicht auf unsere Verhältnisse noch nicht. Es müsse zunächst eine 3% Verzinsung angestrebt werden, mit der sich wohl auch der Finanzminister vorerst begnügen würde; heute betrage die Verzinsung aber nur 2.77%. Was die Verbandstarife mit Russland anbelangt, so werde die Oesterreichische Regierung jederzeit alle jene Sätze auf ihre Linien übernehmen, die auf Konkurrenzrouten für den Verkehr nach Deutschland seitens der Russischen Bahnen oder der Deutschen Bahnen zugestanden werden. Eine rasche Erledigung aller Angelegenheiten des Eisenbahnwesens sei auch dem Minister sehr erwünscht. Er werde die Direktionen anweisen, alle Anliegen der Interessenten in der raschesten Weise der Erledigung zuzuführen, und er werde selbst für eine rasche Erledigung der Agenden auch beim Ministerium Sorge tragen. Der Minister bespricht dann die in Bezug auf die Central-Wagendirigirung erhobenen Bedenken und betont, dass eine Centralstelle für Wagendirigirung sich bei allen Bahnen als nothwendig herausgestellt habe und nicht entbehrt werden könne. Die Errichtung von Eisenbahnschulen sei ins Auge gefasst, doch sei nicht das als Muster angezogene Beispiel des Ungarischen Instituts zu acceptiren. Dem Bahnbau von Winterberg nach Eleonorenheim-Kuschwarda werde die Regierung näher treten und, je nachdem sich die Anschlussverhältnisse an der Grenze gestalten, mit einer Vorlage vor das Haus kommen. Der Bahnhof in Prag entspreche thatsächlich nicht mehr den Anforderungen. Man habe aber mit Rücksicht auf die Verstaatlichungsaktion bezüglich der Nordwestbahn zugewartet.

Der Minister erklärte sich bereit, dem Studium des Weiss-Krainer Bahnbaues wieder näher zu treten, bezüglich der Vintschgaubahn seien Verhandlungen im Zuge.

Was die Frage der Dienstpragmatik anlange, bestehe bei den Staatsbahnen schon lange eine sehr gute Dienstpragmatik, nach der streng und genau vorgegangen werde. Bezüglich der Privatbahnen aber habe die Regierung bei dem Bestande der gegenwärtigen Betriebsordnung, die im Einvernehmen mit Ungarn festgesetzt ist, sehr wenig Handhaben, um dieselben zur Einführung derartiger Vorschriften zu veranlassen. Die Regierung habe schon seiner Zeit die Privatbahnen aufgefordert, Anträge zu stellen, in welcher Weise den

Uebelständen der heutigen disziplinären Behandlung der Privatbahnbeamten abgeholfen werden könne.

An den Bestimmungen über die Uniformirung könne der Minister nichts ändern lassen. Er müsse aber darauf hinweisen, dass die Beamten der Staatsbahnen weit besser bezahlt seien, als die Staatsbeamten der gleichen Rangklasse. Aus diesen Ausführungen, schliesst der Minister, wolle das Haus entnehmen, dass er die wichtige Aufgabe, die ihm zu theil geworden sei, vollkommen erkenne und alles thun werde, um den sachgemässen Anforderungen der Gegenwart bei den Staatsbahnen vollkommen Rechnung zu tragen. Er erbat sich für seine Bestrebungen die wohlwollende Unterstützung des Hauses und ersuchte um die Annahme des Budgets, welche dann auch erfolgte.

Bahneröffnungen im Monat Januar d. J.

In jenem Monat hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 17,85 km erfahren und zwar infolge der am 20. des genannten Monats erfolgten Eröffnung der Theilstrecke Salzburg-Oberndorf der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Januar d. J.

In jenem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9 135 618 Personen und 8 850 552 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 824 576 fl. erzielt, d. i. für 1 km 844 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 8 870 890 Personen und 8 752 301 t Güter, 24 678 559 fl. oder für 1 km 832 fl.; daher ergibt sich für den Monat Januar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1,4 %.

Das auf Grund der Betriebsresultate des Monats Januar d. J. für das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 10 128 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1895 mit 9 984 fl. ermittelten kilometrischen Resultate um 144 fl. günstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1896 ermittelten kilometrischen Einnahmeergebnisses haben von den im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 32 verzeichneten 143 Eisenbahnen nachstehende die höchsten Einnahmen: Aussig-Teplitzer Eisenbahn 47 196 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 31 800 fl., Buschtěhrader Eisenbahn Lit. B. 25 416 fl., Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Strecke) 25 104 fl., Leoben-Vordernberger Bahn 24 228 fl. und Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft 20 520 fl.

Lokomotive für die Wiener Stadtbahn.

In der Wiener Lokomotivfabrik zu Floridsdorf wurde die Vollendung der tausendsten Lokomotive gefeiert, welche zugleich als Type für die Wiener Stadtbahn bestimmt ist. Der Feier wohnte Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg bei. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass die vollendete Lokomotive für die Wiener Stadtbahn bestimmt sei, ein Verkehrsinstitut, welches nach seiner Hoffnung ein würdiges Denkmal für das Fortschreiten unserer Ingenieure bilden und unserer schönen Kaiserstadt einen neuen Aufschwung geben werde.

Beschwerde des Verwaltungsrathes der Böhmischen Nordbahn gegen das K. K. Handelsministerium.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die unter obiger Ueberschrift in Nr. 20 S. 186 d. Ztg. mitgetheilte Entscheidung des Handelsministeriums unter folgender Begründung aufgehoben: In der Konzessionsurkunde für die Linie Neratowitz-Prag ist eine Bestimmung über die Konzessionsdauer sowie über das Einlösungsrecht der Staatsverwaltung nicht enthalten, sondern es wird ganz allgemein verfügt, dass die Bestimmungen der Konzessionsurkunde der Hauptbahn auch auf die Strecke Neratowitz-Prag volle Anwendung finden. Der Mangel besonderer Anordnungen über die Konzessionsdauer und das staatliche Einlösungsrecht erklärt sich daraus, dass die Strecke Neratowitz-Prag einen integrirenden Bestandtheil der Turnau-Kralup-Prager Bahn zu bilden hat. Hieraus ergibt sich aber, dass die Turnau-Kralup-Prager Bahn bezüglich der Linien Turnau-Kralup und Neratowitz-Prag eine einheitliche Unternehmung darstellt und dass daher der § 6 der Konzessionsurkunde auch auf die Strecke Neratowitz-Prag volle, nicht etwa sinngemässe Anwendung zu finden hat. Dieser § 6 räumt aber der Staatsverwaltung das Recht ein, nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung jederzeit die Bahn einzulösen, und da dieses Einlösungsrecht am 16. Oktober 1895 eintrat, ist dasselbe auch bezüglich der allerdings erst im Jahre 1872 vollendeten Strecke Neratowitz-Prag mit dem 16. Oktober 1895 zur Existenz gelangt. Demnach ist der Verwaltungsgerichtshof der Rechtsanschauung, dass der Staatsverwaltung allerdings auch bezüglich der Linie Neratowitz-Prag die Befugniss zur Einlösung vom 16. Oktober 1895 angefangen zusteht. Die Entscheidung der Handelsministeriums enthält aber weiter eine Anzahl von Aufträgen, welche der Verwaltungsgerichtshof nicht im Gesetze begründet zu erkennen vermochte. Denn in dem Protokollarübereinkommen vom 26. Mai 1882 ist zum Ausdruck gebracht, dass die Böhmische Nordbahn zur Vereinigung der Betriebsrechnungen der beiden Bahnen berechtigt ist, und es muss ihr diese Art der Führung der Betriebsrechnungen so lange gestattet sein, als sie den Betrieb der beiden Bahnen thatsächlich für ihre Rechnung führt. Es ist weiter ausgesprochen, dass die Ermittelung des Reinerträgnisses der einzulösenden Bahn erst nach Eintritt der Einlösung vor sich zu gehen und dieselbe das Reinerträgniss während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen 7 Jahre zum Gegenstande hat, was offenbar zur Voraussetzung hat, dass die Staatsverwaltung zur wirklichen Einlösung schreite und also der Tag, mit welchem sie in das Eigenthum und den Genuss der Bahn eintritt, unabänderlich gegeben ist. Welche Bedeutung immer dem Wortlaute der angefochtenen Anordnung zukommen mag, ob die Gesellschaft pro futuro zur separaten Betriebsrechnung verpflichtet werden soll, oder die, dass die Gesellschaft an die Zusammenstellung der Reinerträgnisse pro 1884—1894 zu schreiten habe, in keinem Falle ist dieselbe mit den Bestimmungen der Konzessionsurkunde und des Uebereinkommens vom 26. Mai 1882 in Einklang zu bringen. Diese Erwägungen veranlassten den Verwaltungsgerichtshof, die angefochtene Verfügung aufzuheben.

Aus dem Geschäftsbericht der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1895

entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1895 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn befördert: 2 270 994 Personen und 9 011 691 t Güter, daher um 201 725 Personen und um 111 045 t Güter mehr wie im Jahre 1894.

Von den Gütern waren 8 141 906 t Kohlen und 869 785 t diverse Güter, und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehr mit 570 802 t, zur Elbe mit 1 552 351 t, nach dem Inlande mit 2 959 874 t, nach dem Auslande mit 3 058 879 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1895 betrugen 7 293 026,48 Gulden, daher sich gegen das Jahr 1894 eine Mehreinnahme von 265 354,81 fl. ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 2 562 814,28 fl.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote und der vertragsmässigen Zahlungen an die K. K. Staatsbahnen aus den Gemeinschaftsverkehren ein Reingewinn von 2 782 424,77 kg.

Die am 28. April d. J. in Teplitz stattfindende 38. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 75 fl. Oe. W. per Aktie à 500 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 101,152 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau 64,971 km doppelgeleisig ist.

Hierzu kommen 77 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 67,904 km, sodass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 169,056 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 434,767 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 751,10 a ein.

Der Fahrpark besteht in 84 Lokomotiven, 84 Tendern, 114 Personen-, 22 Kondukteur-, 2 Postambulanz-, 10 Spezialgüter-, 250 sonstigen gedeckten Güterwagen, 6 100 Kohlenwagen (hiervon sind 1 500 Stück mit 15 t Tragkraft), 200 Equipagewagen usw.

Generalversammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 6. d. Mts.

Der Jahresbericht für 1895 konstatirt die Zahl der Mitglieder von 662, ferner der Einnahmen per 11 464,50 fl. und der Ausgaben per 9 579,99 fl., ferner erwähnte der Bericht die erfolgreiche Thätigkeit der verschiedenen Komitees und das Programm der abgehaltenen Vorträge. Dieses, sowie der Bericht der Rechnungsrevisoren wurde genehmigt. Zum Präsidenten wurde Hofrath Dr. Max Freiherr von Buschman, zum Vizepräsidenten Dr. Alfred Scheiber gewählt. Eine beantragte Statutenänderung wurde abgelehnt.

Generalversammlung der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft am 9. d. Mts.

Diese Gesellschaft konstituirte sich in Teplitz mit einem Aktienkapital von 760000 fl. unter der Firma „Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft“. Nach der Wahl des Verwaltungsraths wurde die Versammlung geschlossen.

Generalversammlung der Lokalbahn Haraszt-Ráczkeve am 12. d. Mts.

Der verlesene Rechenschaftsbericht für 1895 konstatirt einen Zuwachs in allen Zweigen des Verkehrs. Der Betriebsüberschuss beträgt 17538 fl. gegen 11809 fl. im Vorjahre. Nach Dotirung der verschiedenen Fonds wurde mit Rücksicht darauf, dass der Verwaltungsrath auf jede Entlohnung verzichtet, der Rest von 832 fl. auf neue Rechnung vorgeschrieben. Durch die Verbindung der Station Budapest-Schlachtbrücke mit dem Donauufer-Bahnhof der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ist eine bedeutende Verkehrsentwickelung zu gewärtigen. Schliesslich wird auch die Verlängerung dieser Lokalbahn bis Dunapataj der Verwirklichung näher gerückt.

Almanach für Eisenbahnbeamte für 1896.

Dieser vom Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Verein herausgegebene Almanach enthält, wie in den früheren Jahren, ausser den gewöhnlichen kalendarischen Angaben noch eine Fülle von Daten und Auskünften, welche die Eisenbahner besonders interessiren. Es seien aus denselben folgende hervorgehoben: Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen, Fahrbegünstigungen für dieselben, Uebereinkommen zwischen den Deutschen Eisenbahnverwaltungen einerseits und den Bahnverwaltungen Oesterreich-Ungarns andererseits, betreffend Aushändigung von Freifahrtsscheinen an die gegenseitigen Bediensteten auf Grund von Empfehlungsschreiben, Vereine und Wohlfahrtseinrichtungen, die Ghegafeier der Eisenbahnbeamten Deutschlands und Oesterreichs, Dienstnotizen usw.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat die Debattirung des Budgets für 1896 beendet und dasselbe angenommen, dazu haben die Reden des Eisenbahn-, Handels- und Finanzministers wesentlich beigetragen. Das Agio für Zollzahlungen in Silber wurde für den Monat April mit 20 % festgestellt; der Streik in den Kohlenrevieren ist beseitigt; die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft vertheilt eine Dividende von 12 fl.; andere Industrieunternehmungen veröffentlichen ebenfalls günstige Bilanzen. Diese erfreulichen Vorkommnisse wurden durch den Ansturm gegen die Aktien der Staatsbahn (348) paralysirt, weil die Dividende für 1895 geringer als für das Vorjahr bemessen wurde und deren definitive Einnahmen hinter den provisorisch ausgewiesenen zurückbleiben sollen. Dieser Rückgang beeinflusste auch den Aktienkurs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3435), Elbethalbahn (282,75), Südbahn (97), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1460), Buschtêhrader Bahn Lit. B (536,50), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293), Kaschau-Oderberger Bahn (193), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (218,75) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207). Eine kleine Besserung erfuhren die Aktien der Nordwestbahn (284,25) und Aussig-Teplitzer Bahn (1680). Die Aktien der Wiener Lokomotivfabrik-Gesellschaft wurden wegen der in ihrer (noch nachträglich mitzutheilenden) Generalversammlung beschlossenen Dividende von 18 fl. mit 365 notirt.

Aus Asien.

Türkei.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine für die Entwickelung des Eisenbahnwesens wichtige Entscheidung getroffen. Bisher durften Zweigbahnen nur mit der gleichen Spurweite wie die anschliessenden Hauptbahnen gebaut werden; in Anbetracht der Schwierigkeiten indessen, die der Gewährung von ferneren Zinsbürgschaften bei der Lage des Staatsschatzes entgegenstehen, werden die Eisenbahngesellschaften künftig ermächtigt werden, für Zweigbahnen die Schmalspur anzuwenden. Diese Maassregel wird wesentlich zur Vermehrung des Verkehrs im Innern beitragen; denn nun können Bevölkerungsmittelpunkte, die in nicht zu grosser Entfernung von den Hauptbahnen liegen, mit verhältnissmässig geringen Kosten an diese angeschlossen werden.

Auf Grund dieser Entscheidung hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Haïdar Pascha nach Tchamlidja, einem Villenvorort von Skutari, erhalten. Ferner ist die Gesellschaft zum Bau eines Hafens in Haïdar Pascha, der den Uebergang vom Schiff zur Bahn und umgekehrt bedeutend erleichtern und überhaupt den Eisenbahnverkehr sehr begünstigen wird, ermächtigt worden. Dagegen ist die Konzession für eine ausserdem nachgesuchte schmalspurige Linie von Haïdar Pascha nach der Anlegestelle Balban in Skutari der Gesellschaft noch nicht bewilligt worden. Nach dem „Levant Herald“ hat endlich die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zur Herstellung einer Dampfstrassenbahn von der Stadt nach der Station Adabazar erhalten.

Der Belgische Konsul in Beirut hat über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Eisenbahn Beirut-Damaskus-Hauran einen Bericht erstattet, dem wir nach dem „Moniteur des chemins de fer“ folgendes entnehmen: Die am 17. Juli 1894 eröffnete Linie Damaskus-Mserib ist seit etwa 16 Monaten im Betriebe, aber sowohl der Güter-, als auch der Personenverkehr ist so unbedeutend, dass wöchentlich nur 2 Züge hin und zurück auf dieser Bahn, die bei weitem nicht ihre Betriebskosten deckt, fahren. Das Getreide des Hauran, von dem man so viel Aufhebens gemacht hatte, bildet nicht die erhoffte Frachtgrundlage, weil die Betheiligten es vortheilhafter finden, es durch Kameele wie früher nach Akka befördern zu lassen, wo es mit sehr geringen Unkosten eingeschifft wird; wird das Getreide dagegen auf der Eisenbahn nach Damaskus und von dort auf einer andern Bahn, deren Frachtsätze sehr hoch sind, nach Beirut befördert, so hat es im Hafen Beirut noch die Kaigebühren zu zahlen.

Am 3. August 1895 wurde die Linie Beirut-Damaskus eröffnet und auch sie entspricht bei weitem nicht den bei ihrem Bau gehegten Hoffnungen. Bei einer Länge von etwa 124 km, von denen mehr als die Hälfte die Zahnstange besitzen, braucht der Zug nicht weniger als 9 Stunden; dies wäre aber noch das kleinere Uebel, wenn nur die Züge aus etwa 10, angemessen beladenen Wagen gebildet werden könnten, aber die Höchstbelastung eines Zuges beträgt nur 50 t, so dass der Betrieb begreiflicherweise sehr kostspielig wird. Die Frachtsätze mussten infolge dessen auf 25 Cts. für das Tonnenkilometer festgesetzt werden. Die Maschinen sollen angeblich zu schwach sein, zu viel Kohlen verbrennen und müssen auf den Zahnradstrecken von 4 zu 4 km ihren Wasservorrath erneuern, was durch den entstehenden Zeitverlust gleichfalls kostspielig wird.

Ein Personenzug fährt jeden Morgen von Beirut ab und kreuzt sich in Malacca mit einem von Damaskus abgefahrenen Zuge. Seit der Eröffnung sind die Züge trotz der verhältnissmässig hohen Preise von 25 bezw. 15 und 9 Frcs. für eine Strecke von 124 km in allen drei Klassen fortdauernd voll besetzt gewesen; allerdings bestanden die Züge während der günstigsten Jahreszeit nur aus 6 Personen- und einem Gepäckwagen. Der Güterverkehr hat sich ebenso günstig entwickelt und zwar in solchem Maasse, dass es an Zügen für die Waaren gefehlt hat. Dieses Ergebniss ist erstens einer Anhäufung von Frachtstücken jeder Art zu verdanken, welche die Gesellschaft Beirut-Damaskus mit der Absicht hervorgerufen hatte, dass es der Eisenbahn bei ihrem Betriebsbeginn an Frachtmengen nicht mangele, ferner der geringen Anzahl Tonnen, die mit jedem Zuge befördert werden, und endlich der geringen Anzahl Züge, da täglich nur zwei in jeder Richtung verkehren.

Seit ihrer Eröffnung hat die Eisenbahn eine durchschnittliche monatliche Betriebseinnahme von rund 200000 Frcs. geliefert, was unbestreitbar ein schönes Ergebniss ist. Indessen besteht das Anlagekapital aus nicht weniger als 10 Millionen Francs Antheilscheinen und 60 Millionen Francs 3 % Schuldverschreibungen; letztere erfordern allein ohne die Betriebs- und Unterhaltungskosten jährlich 1800000 Frcs. Zinsen. Ausserdem müssen auch die Fehlbeträge der Linie Damaskus-Mserib, mit denen die Bahn Beirut-Damaskus verschmolzen ist, ausgeglichen werden. Endlich sind auch die Vorkommnisse des Winters, Unterbrechungen infolge von Schneeverwehungen (etwa 20—25 Tage), Kosten für Schneefortschaffung usw. zu berücksichtigen. Bei Zusammenfassung aller dieser Umstände dürfen daher weder übertriebene Hoffnungen, noch übertriebene Befürchtungen gehegt werden.

Noch ein anderer Uebelstand ergibt sich daraus, dass der Bahnhof Beirut 4 km von der Stadt entfernt liegt. Die Waaren werden nach der Stadt auf Karren befördert und die Kosten für diese Beförderung sind nicht gering, so dass diese Erhöhung der Beförderungspreise für einen Gegenstand wie Getreide ein ernstliches Hinderniss bildet. Nach dem „Moniteur des intérêts matériels“ hat übrigens die Gesellschaft die Konzession für eine Zweigbahn von der Station nach den Hafenkais nachgesucht und da der Entwurf von dem zuständigen Minister genehmigt ist, so soll mit dem Bau, der etwa 1 Million Francs erfordern wird, in kurzem begonnen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung vom 11. d. Mts. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der Betrieb auf der Bregthalbahn (Donaueschingen-Furtwangen) am 12 d. Mts., auf den Strecken Offenburg-Dinglingen am 14. d. Mts., Hugstetten-Gottenheim am 21. d. Mts., Hausach-Schiltach am 22. d. Mts. wieder aufgenommen worden ist.

Karlsruhe, den 24. März 1896. (593)
Generaldirektion.

Die am 9. März d. J. infolge Hochwassers eingetretenen Verkehrsstörungen — Nr. 23 der Vereinszeitung, Inser.-Nr. 505 — sind gehoben und es ist auf der Strecke
Schiltach-Schramberg seit 12. März,
Calmbach-Wildbad seit 14. März
der Betrieb im vollem Umfang wieder aufgenommen.

Stuttgart, den 24. März 1896. (594)
Die Generaldirektion
der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Wirschkowitz auf der Strecke Jarotschin-Oels auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen und Privatdepeschen eröffnet.

Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie von Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Der Frachtberechnung für den Verkehr mit den Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen werden entweder die um 6 km erhöhten Entfernungen von Militsch oder die ebenfalls um 4 km erhöhten Entfernungen von Kraschnitz, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben, zu Grunde gelegt.

Posen, den 20. März 1896. (595)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen Königl. Eisenbahndirektionen und die Grossherzogliche Eisenbahndirektion in Oldenburg.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. April d. J. ab findet der Ausnahmetarif 4 a für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) auch im Verkehre zwischen den Stationen der Kaiserstuhlbahn und den im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 3 genannten nördlichen Verbandsbahnen (ausgeschlossen die Stationen der Neuhaldensleber und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 21. März 1896. (596J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. März l. J. gelangt für die Beförderung von roh behauenen Steinen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Abbach nach Hallein der Frachtsatz von 0,67 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, im März 1896. (597)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft. Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirkung wird der Frachtsatz Weinheim-Neuenbürg a. d. Enz mit 0.34 ℳ pro 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 8 für Steine etc. aufgenommen.

Stuttgart, den 23. März 1896. (598)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Balz

Bröltholer Nachbar-Verkehr über Hennef. Am 1. April d. J. gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Schnittfrachtsätze für neu aufgenommene Stationen sowie anderweite ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 (für Basalt), 10 (für Quarz) und 11 (für Pflastersteine) im Verkehr mit verschiedenen Stationen. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1896. (599)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 13 für Cement in Wagenladungen von 10000 kg von verschiedenen Badischen Stationen nach den auf Schweizerischem Gebiet liegenden Badischen Stationen und den Badisch - Schweizerischen Uebergangsstationen Waldshut, Singen und Konstanz erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bestimmung über die Anwendung desselben eine abgeänderte Fassung, dahin lautend, dass nur solche Sendungen zu den Ausnahmefrachtsätzen abzufertigen sind, die zum Eingang in die Schweiz oder nach Oesterreich verzollt werden.

Karlsruhe, den 20. März 1896 (600)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 20. v. Mts. auf den 1. April l. J. angekündigte neue Tarifheft II F für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und der Ostschweiz anderseits wird voraussichtlich erst am 1. Mai l. J. in Kraft treten. Die jetzigen Tarifhefte II F und III F bleiben bis dahin bestehen.

Karlsruhe, den 22 März 1896 (601)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn usw. Am 1. April 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz nach der Station Troppau Nordbahnhof der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau und Kattowitz nach Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. der Nachtrag V in Kraft, welcher neue Frachtsätze nach Stationen der Lokalbahn Troppau-Bennisch enthält.

Druckabzüge des neuen Tarifs, sowie des Nachtrags V sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 20. März 1896. (602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten von Baalberge, Bernburg, Erfurt und Stassfurt nach Barmen-Heubruch Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 a für Steinsalz in Kraft. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 21. März 1896. (603)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. gelangt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen etc. nach den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für einige Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, und ausserdem Sätze für die Stationen an der mit dem genannten Tage von den Preussischen Staatsbahnen an die Sächsischen Staatsbahnen übergehenden Strecke Nikrisch-Zittau. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 17. März 1896. (604)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten aus Anlass des Uebergangs der Strecke Nikrisch-Zittau mit den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau in das Eigenthum und den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die nachfolgenden Aenderungen in Kraft:

1. Die in den Mitteldeutschen Tarifheften Nr. 1, 2a, 2b und 3 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde und Zittau einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn andererseits treten im Mitteldeutschen Verbande ausser Kraft. Die Abfertigung dieses Verkehrs erfolgt vom vorgedachten Tage ab im Sächsisch Südwestdeutschen Eisenbahnverbande.

2. Die im Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 1 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde und Zittau einerseits und den Stationen der Oberhessischen Bahnen und der Main-Neckarbahn andererseits gehen aus dem Mitteldeutschen Tarifheft Nr. 1 in das Mitteldeutsche Tarifheft Nr. 5 (Verkehr mit den Sächsischen Staatseisenbahnen) über.

3 Die im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits gehen in das Mitteldeutsche Tarifheft Nr. 5 (Verkehr mit den Sächsischen Staatseisenbahnen) über.

Erfurt, den 14. März 1896. (605J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt der 5. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft. Durch denselben gelangen, und zwar nur für die Beförderung von Kleinvieh, als Schafe usw., in ein- und mehrbödigen Wagen zur Einführung:

1. Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogene Station Offleben des Direktionsbezirks Magdeburg im

Verkehre mit den Niederländischen Stationen Amsterdam, Rotterdam und Oldenzaal.
2. Neue bezw. ermässigte Frachtsätze im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Hannover, Magdeburg, Berlin und Halle einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn andererseits.
3. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Mattierzoll, Schandelah, Schöppenstedt, Söllingen, Vienenburg und Völpke des Direktionsbezirks Magdeburg von und nach den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn.
4. Anderweite, ermässigte Frachtsätze.
5. Der von 259,70 *M* auf 295,70 *M* erhöhte und unter Pos. VI des Nachtrags verzeichnete Frachtsatz für Eilenstedt-Rotterdam a/d. Maas tritt erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. März 1896. (606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April 1896 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag I und zum Binnen-Gütertarif für normalspurige Linien (Theil II) der Nachtrag IX in Kraft. Abzüge hiervon können durch die Sächsischen Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag I enthält u. a. neue und bezw. anderweite Entfernungen für Dresden-König Albert-Hafen, Harthau i/Erzgebirge, Jahnsdorf i/Erzgebirge, Lichtenstein-Callnberg, Neukirchen i/Erzgebirge, Oelsnitz i/Erzgebirge, Hirschfelde und Ostritz (Strecke Nikrisch-Zittau), endlich eine Bestimmung wegen Aufhebung von Entfernungen für Görlitz-Grossschönau usw.

Der Nachtrag IX enthält u. a. Stationstarifsätze für den Verkehr der Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau untereinander, sowie eine anderweite Fassung des Artikelverzeichnisses der Ausnahmetarife 1 (Holz usw.) und 3 (Düngemittel usw.).

Soweit durch den Nachtrag I Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Mai d. J. an.

Gleichzeitig wird veröffentlicht, dass die in den Tarifen für die schmalspurige Linie Zittau-Oybin, nebst Zweiglinie Bertsdorf-Johnsdorf und Zittau-Markersdorf enthaltenen Frachtsätze für den Uebergangsverkehr über Zittau (Preuss. Stsb.) am 1. April d. J. ausser Kraft treten, wodurch eine Verbilligung der Frachten herbeigeführt wird.

Dresden, am 24. März 1896. (607)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. April 1896 gelangen die Nachträge VII zu den Tarifheften Nr. 1—4 zur Einführung. Sie enthalten im wesentlichen:

1. eine Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen Grünthal, Harthau i/Erzgeb., Hirschfelde, Neukirchen i/Erzgeb., Oberreichenbach i/V., Thalheim und Wolkenburg der Sächsischen Staatsbahn. (Die bisher für die Station Hirschfelde [Strecke Nikrisch-Zittau] im Mitteldeutschen Verbande in Geltung gewesenen Frachtsätze kommen in Wegfall);
3. weiter Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Weidenthal der Pfälzischen Bahn und Kirchheim b/Heidelberg der Badischen Staatsbahn (für letztere Station gültig vom Tage der Betriebseröffnung), sowie
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 24. März 1896. (608)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April 1896 tritt der Tarifnachtrag IV in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Sächsischen Stationen Hirschfelde, Jahnsdorf i/Erzgeb., Neukirchen im Erzgebirge, Ostritz und Weissenberg in Sachsen.

Die im Tarifhefte 2 für den Schlesisch-Süddeutschen Verbandsverkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Hirschfelde und Ostritz werden mit dem gleichen Zeitpunkte aufgehoben.

Dresden, am 24. März 1896. (609)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf die diesseitigen Bekanntmachungen vom 23. Januar und 28. Februar l. J. theilen wir mit, dass diejenigen der in den Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifen enthaltenen Frachtsätze für Mayen, Niedermendig, Bad Nauheim, Friedberg i. Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld, deren Aufhebung auf den 1. März d. J. und nachmals auf den 1. April d. J. angekündigt worden war, noch bis zum 1. Mai 1896 weiterbestehen und erst dann innerhalb der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife Ersatz finden werden.

Karlsruhe, den 24. März 1896. (610)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. tritt zu dem Tarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen neu aufgenommenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die Aufnahme der Stationen Arnsdorf (Riesengeb.) und Krummhübel der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs infolge Ueberganges der Strecke Nikrisch-Zittau aus Preussischen in Sächsischen Staatsbesitz sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Holzkirch, Marklissa und Steinkirch erlangen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Lauban-Marklissa Geltung. Durch den oben bezeichneten Nachtrag werden aufgehoben:

a) die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen im Gruppentarif II andererseits;
b) die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Station Glowno einer- und sämmtlichen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits im Bromberg-Sächsischen Verbande.

Die genannte Station geht vom 1. April d. J. ab aus dem Direktionsbezirk Bromberg in den Direktionsbezirk Posen über. Insoweit Frachterhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. Mai 1896 in Wirksamkeit.

Die auf Seite 25 des Nachtrags enthaltenen Entfernungen für den Verkehr mit den Preussisch-Sächsischen Mitbewerbsstationen finden auch im Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verbande (Gruppentarif I, II/V, soweit die Aufnahme in letzteren noch nicht erfolgt ist, Anwendung.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 25. März 1896. (611)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Nachtrag I vom 1. Januar 1896 zum Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (I/III) vom 1. April 1895 sind folgende Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Gültigkeit zu ermässigen: Von und nach Stettin, Centralgüterbahnhof

nach und von		
Barskewitz	von 0,27	auf 0,24 *M*
Callies	„ 0,42	„ 0,38 „
Cölpin	„ 0,39	„ 0,35 „
Falkenwalde	„ 0,33	„ 0,30 „
Gutsdorf	„ 0,41	„ 0,37 „
Neuwedell	„ 0,41	„ 0,38 „
Pansin	„ 0,26	„ 0,20 „
Reetz	„ 0,34	„ 0,31 „
Steinberg i/Brdbg.	„ 0,36	„ 0,33 „
Stolzenhagen	„ 0,32	„ 0,29 „
Tornow	„ 0,30	„ 0,27 „
Wardin	„ 0,35	„ 0,32 „
Zühlsdorf	„ 0,37	„ 0,34 „

Der Ausnahmefrachtsatz von und nach Stettin, Centralgüterbahnhof nach und von Crampe wird dagegen vom 15. Mai 1896 ab von 0,35 auf 0,45 *M* erhöht.

Bromberg, den 24. März 1896. (612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr, Mitteldeutscher- und Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Infolge Ueberganges der Strecke Nikrisch-Zittau des Direktionsbezirks Breslau in das Eigenthum des Sächsischen Staates scheiden am 1 April d. J. die an dieser Strecke liegenden Stationen nebst Frachtsätzen aus dem Ostdeutsch-Hessischen und aus dem Reichsbahn-Staatsbahnverkehr aus und werden unverändert in die entsprechenden Gütertarife mit den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen übernommen.

Frankfurt a/M., den 20. März 1896. (613)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Königsberg i/Pr. Mit dem 1. April d. J. werden die bisherigen Besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. vom 1. Februar 1896, insoweit dieselben die Ausgabe und Benutzung von Arbeiter-Wochenkarten betreffen, aufgehoben.

An Stelle derselben tritt die folgende Bestimmung, welche demnächst in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen werden wird, in Kraft:

„Es werden ausgegeben
1. Arbeiterwochenkarten für 6 aufeinanderfolgende Arbeitstage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen

einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Ausgabe derselben kann an jedem beliebigen Tage erfolgen."

Ferner treten mit dem genannten Tage erleichternde Bestimmungen über die Lösung und Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten von Zwischenstationen aus in Kraft. Die in den Tarif aufzunehmenden Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Königsberg i/Pr., den 23. März 1896. (614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn Direktionsbezirk Kattowitz. Mit dem 1. April d. J. werden die bisherigen Besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz vom 1. Oktober 1895, insoweit dieselben die Ausgabe und Benutzung von Arbeiter-Wochenkarten betreffen, aufgehoben.

An Stelle derselben tritt die folgende Bestimmung, welche demnächst in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen werden wird, in Kraft:

„Es werden ausgegeben

1. Arbeiterwochenkarten für 6 aufeinanderfolgende Arbeitstage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Ausgabe derselben kann an jedem beliebigen Tage erfolgen."

Ferner treten mit dem genannten Tage erleichternde Bestimmungen über die Lösung und Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten von Zwischenstationen aus in Kraft. Die in den Tarif aufzunehmenden Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Kattowitz, den 25. März 1896. (615)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit Handbetrieb nach den Normalzeichnungen der Preussischen Staatsbahnen Blatt 33 bis 40, am Mittwoch, den 15. April 1896, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Abth. M, Zimmer 4 IV, zur Einsicht aus und können auch gegen kostenfreie Einzahlung von 4,50 ℳ von dort bezogen werden. Sollten Zeichnungen nicht gewünscht werden, ermässigt sich der Preis auf 1,50 ℳ.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Hannover, den 21. März 1896. (616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35. Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 27. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. April 1896.

Inhalt:

Ueber d. Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei Beschädigung eines Gutes durch Transportverzögerung.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Zur Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.
Abänderung des Eisenbahn-Garantiegesetzes.
Die Bayer. Kammer d. Reichsräthe.
Betriebsergebnisse im Febr. d. J.
Eröffnung, bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen:
Anderweite Abgrenzung mehrerer Eisenb.-Direktionsbez.
Bockwaer Eisenbahn.
Lokalb.-Akten-Ges. in München.
Ostpreussische Südbahn.
Elektrische Hochbahn in Berlin.
Allgem. Deutsche Kleinbahnges. in Berlin.
Strassenbahnen.
Hamburg-Amerikanische Packetfahrtgesellschaft.
Aus der Schweiz:
Luxuszüge London - Calais-Zürich-Chur-Engadin.
Rhätische Bahn.
Simplondurchstich.
Eisenbahnprojekt Sihlbrugg-Steinmatt-Bremgarten.
Sihlthalbahn.
Schweizerische Nordostbahn.
Vitznau-Rigibahn.
Schweizerische Nebenbahnen.
Drahtseilbahn Thunersee-Sankt Beatenberg.
Pilatusbahn.
Neues Eisenb.-Rechnungsgesetz.
Jura-Simplonbahn.
Direktor Jolissaint †.
Aus Frankreich:
Sonderzüge.
Benutzung gleichlaufender Strecken.
Verwaltung des Staatsbahnnetzes.
Englisch-Französ. Postverkehr.
Rechtsbelehrung der Beamten bei der Orléansbahn.
Ausstandsverbot für Eisenbahnbedienstete.
Anklage gegen Minister Raynal.
Benachrichtigung von der Güterausgabe.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Ausdehnung der Französischen Eisenbahnen Ende 1895.
Personalnachrichten.
Aus Süd- und Mittelamerika:
Brasilien. Argentinien. Domingo.
Bücherschau:
Aphorismen über die Eisenbahnen Oesterreichs.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.
5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
6. Güterverkehr.
7. Verdingungen.
8. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber die Entschädigungspflicht der Eisenbahn bei Beschädigung eines Gutes durch Transportverzögerung.

Von Offizial Dr. Reindl in München.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat sich hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Eisenbahn für den Fall, wo eine Sendung, bezüglich welcher die Haftpflicht wegen der in der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes liegenden besonderen Gefahr gemäss Art. 31 Ziff. 4 des Internationalen Uebereinkommens grundsätzlich ausgeschlossen ist, verspätet, aber noch vor Ablauf der in Art. 33 angesetzten Frist und gleichzeitig beschädigt dem Empfänger abgeliefert wird und die Beschädigung auf die Verspätung zurückzuführen ist, wie dies z. B. bei Fischsendungen vorkommen kann, dahin ausgesprochen, dass dieser Fall durch die Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens geordnet sei.[1]) Die Eisenbahn hafte für den Schaden, welcher aus der Versäumung der Lieferfrist entstanden sei, sofern sie nicht beweise, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrühre, welches sie weder herbeigeführt habe, noch abzuwenden vermochte (Art. 39). Nur sei die von der Eisenbahn zu leistende Vergütung in Art. 40 beim Nachweis eines Schadens auf höchstens den Betrag der ganzen Fracht und, wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden habe, auf den deklarirten Betrag des Interesses beschränkt, sofern nicht die Vergütung des vollen Schadens im Sinne des Art. 41 verlangt werden könne. Die Verpflichtung der Eisenbahn zum Schadenersatz im Falle der Lieferfristversäumniss habe nichts gemein mit der in Art. 30 grundsätzlich festgestellten und durch Art. 31 für die daselbst speziell bezeichneten Fälle beschränkten Haftpflicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes.

Nach dieser Auffassung des Centralamtes würde daher beispielsweise in dem Falle, wenn eine von Hamburg nach Innsbruck ohne Deklaration des Interesses an der Lieferung aufgegebene Sendung Fische infolge einer Fehlspedition mit einer achttägigen Lieferfristüberschreitung in Innsbruck in verdorbenem Zustande eintrifft, der Empfänger, trotzdem das Verderben der Sendung nachweislich auf die Verspätung zurückzuführen ist, höchstens den ganzen Betrag der Fracht von der Eisenbahn zu beanspruchen haben, falls die Fehlspedition nicht als grobes Verschulden der Eisenbahn sich erweist.

Diese Ansicht des Centralamtes über das Verhältniss der Vorschriften in Art. 30 und 31 zu jenen in Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens erscheint mir jedoch nicht richtig.

Nach Art. 30 haftet die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des

[1]) „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", IV. Jahrg. Nr. 1 S. 51 u. 52.

Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung endigt erst mit der Ablieferung, gleichviel ob die letztere innerhalb der Lieferfrist oder erst nach Ablauf derselben erfolgt ist.[2]) Eine Bestimmung dahin, dass bei Ablieferung des Gutes nach Ablauf der Lieferfrist hinsichtlich der Geltendmachung des durch Minderung oder Beschädigung des Gutes[3]) entstandenen Schadens nur die Vorschriften in Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens platzzugreifen haben, ist in dem Internationalen Uebereinkommen nirgends enthalten. Auch aus dem Wortlaute des Art. 30 und 39 ist ein derartiger Wille des Gesetzgebers nicht zu schliessen. Der von dem Centralamte angeführte richtige Satz, dass die Verpflichtung der Eisenbahn zum Schadenersatze im Falle der Lieferfristversäumniss nichts gemein habe mit der in Art. 30 grundsätzlich festgestellten und durch Art. 31 für die daselbst speziell bezeichneten Fälle beschränkten Haftpflicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes beweist, dass die beiden Verpflichtungsgründe selbständig neben einander stehen und dass der Berechtigte innerhalb der für den Grad und den Umfang eines jeden dieser Verpflichtungsgründe gegebenen Vorschriften die Wahl hat, auf welchen Rechtstitel er seinen Anspruch stützen will. Diese Meinung wird auch hinsichtlich des Internationalen Uebereinkommens sowohl als des Deutschen Frachtrechts von der Theorie und Praxis getheilt.[4])

Nach dem bisher Ausgeführten wird es einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, dass der Berechtigte in dem dem Bescheide des Centralamtes unterstellten Falle seine Schadenersatzansprüche nach Maassgabe des Art. 30 und 37 des Internationalen Uebereinkommens gegen die Eisenbahn geltend zu machen befugt ist. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Eisenbahn gemäss Art. 31 Ziff. 4 des Internationalen Uebereinkommens in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Minderung oder Beschädigung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, nicht haftet und dass die Gefahr des Transportes für diese Güter auch im Falle einer Transportverzögerung an sich von dem Absender zu tragen ist. Diese Haftbefreiung der Eisenbahn fällt aber gemäss Art. 31 Abs. 2 hinweg, wenn, wie in dem in Rede stehenden Falle, die Beschädigung des Gutes nachweislich auf die von der Eisenbahn verschuldete Verspätung zurückzuführen ist.[5])

Wenn Zweifel darüber besteht, ob die Beschädigung auf schuldhafte Transportverzögerung zurückzuführen ist oder nicht, so hat den Beweis der Anspruchsberechtigte zu führen.[6])

Es entsteht nun aber auch die weitere Frage, ob der Berechtigte seine Ersatzansprüche aus beiden Rechtstiteln kumuliren, demnach gleichzeitig wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung aus Art. 30 und wegen verspäteter Ablieferung aus Art. 39 gegen die Eisenbahn klagend vorgehen kann.

In dieser Hinsicht ist auseinander zu halten, ob ein Verlust des Gutes, d. h. ein gänzlicher Untergang oder ein Abhandenkommen desselben mit der Unmöglichkeit der Ablieferung, oder aber eine Minderung, d. h. eine quantitative Verringerung, oder eine Beschädigung, d. h. eine gänzliche oder theilweise Verschlechterung des Gutes in qualitativer Hinsicht, vorliegt, ferner ob die Minderung oder die Beschädigung Folge der Lieferfristüberschreitung ist oder nicht.

a) Im Falle des Verlustes des Gutes ist eine gleichzeitige Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus Art. 30 und 39 ausgeschlossen, gleichviel ob der Verlust noch innerhalb der Lieferfrist oder erst nach Ablauf derselben eingetreten ist. Denn der Ausdruck „Versäumung der Lieferzeit" kann nach dem Wortlaute des Art. 39 und 40 nur gleichbedeutend sein mit „Verspätung der Ablieferung"[7]); letzterer Ausdruck setzt aber immer eine bahnseitige Ablieferung voraus. Ist daher das Gut in Verlust gegangen und demnach eine Ablieferung desselben überhaupt nicht möglich geworden, so kann von einem Schadenersatzanspruch wegen verspäteter Ablieferung begrifflich nicht mehr die Rede sein.

Der Berechtigte kann daher im Falle des Verlustes eines Gutes keinen Anspruch aus Art. 39 und 40, sondern nur aus Art. 30 und 34 gegen die Eisenbahn erheben. Die Ansicht, dass auch im Falle eines Verlustes eine Versäumung der Lieferfrist im Sinne des Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens vorliege und daher die Eisenbahn in diesem Falle kumulativ für Verlust und Versäumung der Lieferzeit haftpflichtig erscheine[8]), kann als richtig nicht bezeichnet werden. Diese Annahme würde zu der Konsequenz führen, dass die Eisenbahn bei jedem Verlustfalle neben dem nach Art. 34 des Internationalen Uebereinkommens zu vergütenden gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth des Gutes auch den durch die Nichtablieferung verursachten weiteren Schaden zu ersetzen hätte, wodurch die in Art. 34 erfolgte Beschränkung der Haftung bei Verlustfällen auf den gemeinen Handelswerth bezw. den gemeinen Werth des Gutes wieder aufgehoben und der Zweck des Art. 38 wenigstens theilweise illusorisch gemacht würde.[9]) Man hat sich zur Begründung der gegentheiligen Ansicht darauf berufen, dass Art. 45 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens — abweichend von Art. 386 Abs. 2 H.-G.-B. — den Beginn der Verjährungsfrist bei Verspätungsansprüchen nicht auf den Tag der erfolgten Ablieferung, sondern, wie bei den Ansprüchen wegen Verlustes, auf den Tag des Ablaufes der Lieferfrist festsetze, was nicht geschehen wäre, wenn unter Verspätungsansprüchen nicht auch solche Fälle zu subsumiren wären, in welchen die Ablieferung überhaupt nicht erfolgt ist.[10]) Diese Beweisführung ist aber nicht durchschlagend. Schon die Gegenüberstellung des Falles des gänzlichen Verlustes zu dem Falle der Verspätung in Art. 45 Abs. 2 spricht gegen die hier bekämpfte Ansicht; für die Richtigkeit der letzteren bieten auch die Verhandlungen zu Art. 45 des Internationalen Uebereinkommens keine Anhaltspunkte.[11]) Wenn daher der Absender für den Fall des Verlustes eines Gutes sich bezw. dem Empfänger noch den Anpruch auf Ersatz des durch die unterlassene Ablieferung entstehenden weiteren Schadens sichern will, so ist ihm dieses nur durch die Deklaration des Interesses

---

[2]) Eger, I. Ue. S. 542, 608; Rosenthal S. 185; Schwab S. 253, 303.

[3]) Bei Verlust ist eine Entschädigung auf Grund von Art. 39 und 40 überhaupt ausgeschlossen, wie unten ausgeführt wird.

[4]) Vergl. Eger, I. Ue. S. 608; Rosenthal S. 233, 243; Schwab S. 304; Hahn, Komm. z. H.-G.-B. Bd. II S. 622; Puchelt Bd. II S. 476; Eger, Komm. z. Verk.-Odg. S. 464; Preuss. Eis.-Recht Bd. II S. 518; R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 395, Bd. 18 S. 237 und Jahrg. 1877 S. 63 d. Ztg.

[5]) Eger, I. Ue. S. 577; Rosenthal S. 204, 211 Anm. 4; H.-G.-B. Art. 424 Abs. 3; Verk.-Odg. 577 Abs. 3.

[6]) Vergl. insbes. R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 395.

[7]) Siehe Schwab S. 290, Rosenthal S. 237, Endemann, das Recht der Eisenbahnen S. 619.

[8]) Vgl. Eger, I. Ue. S. 662, 608, 719; Verk.-Odg. S. 481; Preuss. Eisenbahnrecht Bd. II S. 518.

[9]) Vergl. auch R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 235.

[10]) Eger, I. Ue. S. 663, 718; Verk.-Odg. S. 481.

[11]) Vergl. auch Schwab S. 350 und 351. Wäre die Berufung auf Art. 45 Abs. 2 des I. Ue. schlüssig, so müsste doch konsequenterweise gefolgert werden, dass nach den Bestimmungen des H.-G.-B. und der Verk.-Odg. die kumulative Geltendmachung von Ersatzansprüchen wegen Verlustes und Versäumung der Lieferfrist unzulässig erscheint, da in Art. 386 Abs. 2 H.-G.-B. und § 91 Abs. 2 der Verk.-Odg. der Beginn der Verjährungsfrist für Verspätungsansprüche auf den Tag der Ablieferung, für Verlustansprüche dagegen auf den Tag des Lieferfristablaufes festgesetzt ist. Diese Konsequenz wird aber von den Vertretern der hier bekämpften Ansicht nicht gezogen, vielmehr die gleiche Ansicht auch für die Verk.-Odg. und zwar gerade unter Berufung auf § 91 Abs. 2 Verk.-Odg. vertreten; s. Eger, Verk.-Odg. S. 481.

an der Lieferung gemäss Art. 38 des Internationalen Uebereinkommens möglich. Dieser weitere Schaden wird aber nicht aus dem Titel der Lieferfristversäumung gemäss Art. 39, sondern aus jenem des Verlustes gemäss Art. 30 und 38 vergütet.[12])

b) Liegt nicht ein gänzlicher Verlust des Gutes, sondern eine Minderung oder Beschädigung desselben, zu welch' letzterer auch der gänzliche Werthverlust (Verderb) gehört[13]) sowie gleichzeitig eine Lieferfristüberschreitung vor, so ist auseinander zu halten, ob die Minderung oder Beschädigung Folge des Transportes als solchen oder Folge der Lieferfristüberschreitung ist.

α) Im ersteren Falle kann es einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, dass eine gleichzeitige (kumulative) Geltendmachung der Ersatzansprüche wegen Minderung oder Beschädigung gemäss Art. 30, 34 und 37 sowie wegen verspäteter Ablieferung gemäss Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens zulässig erscheint.[14]) Denn es sind zwei selbstständige, von einander unabhängige Verpflichtungsgründe der Bahn gegeben. Der Schaden wegen verspäteter Ablieferung des Gutes muss aber erweislich in der letzteren seine Ursache haben dergestalt, dass er bei rechtzeitiger Ablieferung nicht eingetreten wäre.

Setzen wir beispielsweise den Fall, dass eine Sendung Getreide in loser Schüttung von einer Station der Ungarischen Staatsbahn in München mit einem Mindergewicht von 300 kg und einer 8tägigen Verspätung eingetroffen und der Gewichtsverlust darauf zurückzuführen ist, dass durch die Fugen des Wagenbodens während des Transportes Getreide entfiel. Der Empfänger kann in diesem Falle neben dem Werth für das Manko gemäss Art. 30 und 34 ohne Zweifel auch gemäss Art. 39 und 40 den Schaden beanspruchen, der ihm durch die verspätete Ablieferung der Sendung, z. B. wegen inzwischen herabgegangenen Preises des Getreides, zugestossen ist.

Angenommen ferner, eine Sendung Braugerste wird durch Verladung in einen nicht gehörig gereinigten Wagen infizirt und mit einer längeren Lieferfristüberschreitung dem Empfänger abgeliefert. Die Gerste hat infolge der Infizirung nur mehr Werth als Futtergerste und repräsentirt als solche gegenüber ihrer früheren Eigenschaft als Braugerste einen Minderwerth von 50 ℳ. Diesen Minderwerth hat die Eisenbahn gemäss Art. 30 und 37 des Internationalen Uebereinkommens zu ersetzen. Dagegen ist sie — ausser im Falle der Deklaration des Interesses an der Lieferung — zum Ersatze desjenigen Schadens nicht verpflichtet, welcher dem Empfänger lediglich dadurch zugestossen ist, dass er durch die Lieferung einer infizirten Gerste einen von ihm eingegangenen Lieferungsvertrag nicht erfüllen konnte und desshalb einen Gewinnentgang erlitt. Weist der Empfänger jedoch nach, dass durch die verspätete Ablieferung der infizirten Sendung ihm ein besonderer Schaden erwuchs, z. B. weil ihm beim rechtzeitigen Eintreffen der infizirten Sendung noch die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, durch Verwendung einer anderen Sendung einen eingegangenen Lieferungsvertrag rechtzeitig zu erfüllen und so einer bedungenen Konventionalstrafe zu entgehen, so ist auch dieser Schaden neben dem Ersatze des Minderwerthes seitens der Eisenbahn zu ersetzen.

β) Aber auch in dem Falle, wenn die Minderung oder Beschädigung nachweislich Folge der Lieferfristüberschreitung ist, muss eine gleichzeitige (kumulative) Geltendmachung des durch die Minderung oder Beschädigung entstandenen Schadens nach Maassgabe der Art. 30, 34 und 37 und des durch die Nichteinhaltung der Lieferfrist verursachten Schadens nach Maassgabe der Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens für zulässig erachtet werden. Jedoch ist auch hier die Ursache des Schadens auseinander zu halten und davon auszugehen, dass aus der Verspätung neben der Minderung oder Beschädigung des Gutes noch ein weiterer Schaden entstanden sein muss, welcher bei Einhaltung der Lieferzeit nicht eingetreten wäre. Denn das ist vor allem ausser Zweifel, dass der Minderwerth der Sendung nicht doppelt und zwar das eine Mal unter Berufung auf Art. 30, 34 und 37, das andere Mal unter Berufung auf Art. 39 und 40 beansprucht werden kann, da zwar an sich ein doppeltes Forderungsrecht des Berechtigten, aber nur ein Schaden vorhanden ist und daher nach allgemeinem Rechtsgrundsatze das eine Forderungsrecht untergegangen ist, wenn der Berechtigte auf Grund des anderen erhalten hat, was er haben solle (nämlich Ersatz des Minderwerthes).[15]) Dagegen kann der Empfänger auch in diesem Falle neben dem auf Art. 30, 34 und 37 gestützten Anspruch auf Ersatz des durch die verspätete Ablieferung verursachten Minderwerthes des Gutes noch auf Grund der Art. 39 und 40 Ersatz des Schadens fordern, der ihm weiter durch die verspätete Lieferung zugestossen ist und in der letzteren seinen Grund hat. Nehmen wir beispielsweise den im Eingange dieser Abhandlung gesetzten Fall an, dass eine Sendung Fische von Hamburg nach Innsbruck auf letzterer Station verspätet in verdorbenem Zustande eintrifft und die Beschädigung nachweislich in der Lieferfristüberschreitung ihren Grund hat, so ist die Eisenbahn zum Ersatz des Minderwerthes gemäss Art. 30, 31 Abs. 2 und 37 des Internationalen Uebereinkommens wie eingangs der Abhandlung gezeigt, verpflichtet.

Sie wird aber ausserdem dem Empfänger noch jenen Schaden zu vergüten haben, welchen derselbe dadurch erlitt, dass er wegen der Verspätung der Fische einen etwa auf einen bestimmten Tag abgeschlossenen Lieferungsvertrag nicht einhalten konnte und deshalb eine Konventionalstrafe zu zahlen hatte.[16]) Dieser letztere Schaden wäre bei Einhaltung der Lieferzeit nicht entstanden, da die Beschädigung nachweislich blosse Folge der Verspätung war und daher bei rechtzeitiger Lieferung die Sendung unbeschädigt eingetroffen und die Konventionalstrafe erspart geblieben wäre, wie er andererseits auch eingetreten wäre, wenn das Gut in unbeschädigtem Zustande verspätet abgeliefert worden wäre.

c) Ist das Interesse an der Lieferung in Gemässheit des Art. 38 des Internationalen Uebereinkommens im Frachtbriefe deklarirt, so bildet die deklarirte Summe die Grenze einerseits für die Höhe des Schadenersatzes auf Grund der Art. 30, 34 und 37, andererseits für die Höhe des Schadenanspruches auf Grund der Art. 39 und 40, sodass, wenn die gleichzeitige Geltendmachung von Ersatzforderungen auf Grund beider Gesetzesbestimmungen nach dem Vorausgeführten zulässig erscheint, die deklarirte Summe gegebenenfalls doppelt beansprucht werden kann.[17]) Für den Anspruch wegen Minderung oder Beschädigung bildet dann die deklarirte Summe die Grenze des Plus, das über den normalen nach Art. 34 und 37 zu berechnenden Betrag hinaus beansprucht werden kann, für den Anspruch wegen Verspätung den aus diesem letzteren Rechtstitel zu fordernden Gesammtersatz.[18]) Wenn daher z. B. in dem oben sub Lit. a) unterstellten Falle der Infizirung und verspäteten Ablieferung einer Sendung Braugerste das Interesse an der Lieferung mit 200 ℳ deklarirt war, so kann der Empfänger neben dem 50 ℳ Minderwerth der Sendung den durch Lieferung einer infizirten Sendung ihm entgangenen Gewinn bis zum Betrage von 200 ℳ beanspruchen und ausserdem noch den durch die verspätete Lieferung der infizirten Gerste ihm erwachsenen Schaden (einschliesslich der normalen Entschädigung des Art. 40) bis zum Gesammtbetrage von 200 ℳ.

---

12) Vergl. Schwab S. 304.

13) Rosenthal S. 257 Anm. 5; Eger, I. Ue. S. 537; dagegen Schwab S. 303, welcher in diesem Falle Verlust annimmt.

14) Eger, I. Ue. S. 664; Schwab S. 305; Hahn, Komm. z. H.-G.-B. II. Bd. S. 622; Eger, Verk.-Odg. S. 464 und Preuss. Eisenbahnrecht S. 518.

15) Sog. concursus duarum causarum lucrativorum; vergl. Windscheid, Pand. Bd. II § 343a.

16) Anderer Meinung ist Schwab S. 303, der in solchem Falle Verlust annimmt.

17) Rosenthal S. 243, Schwab S. 306, Eger, I. Ue. S. 648.

18) Schwab S. 300 f.; Rosenthal S. 243; a. M. Eger, I. Ue. S. 678.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 918 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die XV. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 1192 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.

Die Königlich Preussische und die Grossherzoglich Hessische Regierung haben der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft am 30. März d. J. ein Verstaatlichungsangebot mit einer Zuschrift folgenden Inhalts zugehen lassen:

„Die Grossherzoglich Hessische Regierung hat dem Verwaltungsrath ihre Absicht kundgegeben, die in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg belegenen Eisenbahnstrecken des Ludwigsbahnunternehmens, soweit sie nach den bestehenden Konzessionsrechten heimfällig sind, am 31. Dezember d. J. für Staatsbahnen zu erklären und in staatliche Verwaltung zu übernehmen.

Infolge dessen hat die Königlich Preussische Regierung Veranlassung genommen, die mit der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft abgeschlossenen Instradirungsvereinbarungen vom 8./10. Juli 1885 zu kündigen.

Es ist nicht zu verkennen, dass durch diese Vorgänge die Lage der Gesellschaft eine schwierige geworden ist, sodass es dem Interesse derselben entsprechen würde, statt der Durchführung der eingeleiteten Maassregeln im Wege der freien Verständigung über die Abtretung des gesammten Unternehmens der Hessischen Ludwigsbahn an die betheiligten Staaten eine anderweite Lösung zu finden.

In Anerkennung dieser Sachlage erklären sich die Königlich Preussische und die Grossherzoglich Hessische Staatsregierung vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung bereit, nach Maassgabe des beigefügten Entwurfs mit der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft einen Vertrag abzuschliessen, durch welchen den Aktionären eine Abfindung für je eine Aktie à 600 *M.* Schuldverschreibungen im Gesammtwerth von 700 *M.* und zwar der 3 % konsolidirten Preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 200 *M.* mit Zinsscheinen vom 1. Januar d. J., sowie Schuldverschreibungen der 3 % Hessischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 500 *M.* mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar d. J. unter der Bedingung angeboten wird, dass vorab der Beamtenkautionsfonds wie die Reserve- und Erneuerungsfonds der Gesellschaft in ihrem vollen bilanzmässigen Sollbestande durch Verwendung des Erlöses der bei dem Bau über den Bedarf erworbenen oder disponibel gewordenen Grundstücke effektiv wieder hergestellt werden. Im übrigen würde das Hessische Ludwigsbahnunternehmen mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion des Verstaatlichungsvertrags folgenden Monats auf beide Staaten eigenthümlich übergehen, mit demselben Zeitpunkt die Gesellschaft in Liquidation treten und der Liquidationspreis von 80 000 000 *M.* seitens beider Staaten gezahlt werden."

An diese Offerte erachten sich die beiden Staatsregierungen bis zum 15. Juli d. J. gebunden, sodass spätestens an dem genannten Tage die Beschlussfassung der Generalversammlung stattgefunden haben muss.

Abänderung des Eisenbahn-Garantiegesetzes.

Zu der im Preussischen Abgeordnetenhause angeregten Abänderung des Eisenbahn-Garantiegesetzes bemerken die offiziösen „B. P. N.", dass statt der buchmässigen eine wirkliche obligatorische Tilgung der Schulden herbeigeführt werden müsse, denn hierauf komme es sowohl im gleichmässigen Interesse der Staatsfinanzen wie der Entlastung der Eisenbahn an. Formell würde der Zweck dadurch erreicht werden, dass die im Etat vorgesehene ausserordentliche Schuldentilgung in eine gesetzlich vorgeschriebene, regelmässige Tilgung umgewandelt wird. Ob man dabei über den jetzigen Betrag von etwas über 0,5 % der Staatsschuld hinaus bis höchstens zu dem im Eisenbahn-Garantiegesetze vorgesehenen Satz von 0,75 % gehen kann, ist aber mindestens fraglich, namentlich seitdem das Reich einen Theil der Ueberweisungen zum Zweck der Tilgung der eigenen Schulden zurückzuzahlen beginnen will. Nach einer zweiten Seite hat ferner offenbar das gedachte Eisenbahn-Garantiegesetz seinen Zweck, die Finanzen vor Störung durch Schwankungen in den Eisenbahnüberschüssen zu bewahren, nicht erreicht. Es bietet keine Sicherheit dagegen, dass infolge Zurückbleibens der Eisenbahnüberschüsse gegen den Anschlag die Jahresrechnung nicht einen Fehlbetrag aufweist, zu dessen Deckung Schulden gemacht werden müssen. Der Grund liegt darin, dass der von der Regierung anfänglich gemachte Vorschlag eines Ausgleichsfonds nicht verwirklicht ist. Auf diesen dürfte daher jetzt mit der Erweiterung zurückzukommen sein, dass rechnungsmässige Ueberschüsse der Staatskasse, gleichviel aus welchen Quellen sie stammen, bis zu einem bestimmten Betrage zu einem Ausgleichfonds anzusammeln sind, aus dem etwaige Fehlbeträge bei dem Jahresabschlusse zu decken sind.

Die Bayerische Kammer der Reichsräthe

hat in ihrer Sitzung vom 23. März d. J. die Vorlage, betreffend den Bau der Bodensee-Gürtelbahn, angenommen.

Betriebsergebnisse im Monat Februar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 622,65 km, folgendes: Im Monat Februar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 21 643 655 *M.* oder 3 938 043 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 557 *M.* oder 19,27 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 70 227 824 *M.* oder 8 890 841 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 778 *M.* oder 11,82 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 288 560 848 *M.* oder 22 104 550 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 022 *M.* oder 6,03 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 701 732 920 *M.* oder 40 140 667 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21 570 *M.* oder 3,85 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 7 641 174 *M.* oder 999 643 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 173 *M.* oder 12,36 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 20 820 529 *M.* oder 3 289 479 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 146 *M.* oder 15,66 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Essen. Die an der Bahnstrecke Essen B. M.-Wattenscheid gelegene Haltestelle Kray-Süd wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Posen. Am heutigen Tage wird die an der Bahnstrecke Jarotschin-Oels zwischen Kraschnitz und Militsch belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Wirschkowitz auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen und Privatdepeschen eröffnet. Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Vorarbeiten.

Der Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwich & Co. in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von **Lübben** nach **Beeskow** ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Anderweite Abgrenzung mehrerer Eisenbahn-Direktionsbezirke.

Mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 16. März d. J. ist bestimmt worden, dass am 1. April: A. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln gehörende Eisenbahnlinie Welle-Elten, B. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt gehörende Eisenbahnlinie Leutzsch-Plagwitz-Lindenau, C. die zur Zeit zu dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg gehörende Eisenbahnlinie Güterglück-Landesgrenze (bei Zerbst) aus ihren bisherigen Bezirken ausgeschieden und zu A dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Essen a. Ruhr, zu B und C dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a. Saale zugetheilt werden.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht wurden im Jahre 1895 zusammen 11 477 t Kohlen mit einem Frachtbetrag von 5 412 ℳ mehr aufgegeben als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen betrugen 90 543 ℳ und die Betriebskosten 43 521 ℳ. Der auf den 4. d. Mts. einberufenen Generalversammlung wird vorgeschlagen, von dem 56 009 ℳ betragenden Reingewinn = 42 000 ℳ (14 %) an die Aktionäre zu vertheilen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Die von der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in der Aufsichtsrathssitzung vorgelegte Bilanz für 1895 weist nach Dotirung der Amortisations- und Erneuerungsfondskonti und nach den Abschreibungen mit zusammen 136 181 ℳ einen Reingewinn von 400 532 ℳ aus; es wird vorgeschlagen, hiervon 5 % Dividende (gegen 6,5 % im Vorjahre) zu vertheilen und 19 247 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Wenn trotz erzielter Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre die Vertheilung einer um 1,5 % geringeren Dividende vorgeschlagen wird, so hat dies einerseits darin seinen Grund, dass der Bahntransport und die Bahnunterhaltung ausserordentliche Mehrausgaben erforderten, andererseits die ungünstigen Witterungsverhältnisse des Frühjahrs 1895 im allgemeinen und die aussergewöhnlich schlechte Getreide- und Zuckerrübenernte insbesondere in Westungarn einen theilweisen Einnahmeausfall nach sich zogen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Dividende ist für das Jahr 1895 auf 5 % (im Vorjahre 5 + $3^2/_3$ %) für die Prioritäts-Stammaktien und 3 ($^1/_3$) % für die Stammaktien festgesetzt worden.

Elektrische Hochbahn in Berlin.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer der Beförderung von Personen dienenden elektrischen Hochbahn von der Warschauer Strasse nach dem Nollendorfplatz mit einer Abzweigung nach dem Potsdamer Bahnhofe bezw. der Königgrätzer Strasse ist nunmehr, wie der „Berl. Act." berichtet, der Firma Siemens & Halske auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892 im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vorbehaltlich der Rechte Dritter auf die Zeitdauer von 90 Jahren vom Königlichen Polizeipräsidium die Genehmigung ertheilt worden. Im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung hat die Unternehmerin u. a. folgenden Auflagen zu entsprechen, die hinsichtlich der den Zwecken der Eisenbahn- und der Polizeiverwaltung dienenden Telegraphenanlagen sinngemässe Anwendung finden. Für den Betrieb der elektrischen Bahn sind nur solche Dynamomaschinen zur Kraftlieferung zu verwenden, deren Strompulsationen sehr geringfügig sind, damit Induktionsgeräusche in den nahe der Bahn verlaufenden oberirdischen Fernsprechleitungen vermieden werden. Wenn die Anordnung für die Zuführung der Betriebskraft zu den Motorwagen nicht die Möglichkeit ausschliesst, dass die in der Nähe der Bahn verlaufenden Schwachstromleitungen beim Niederfallen auf den Bahnkörper mit Strom erfüllten Theilen der Kraftzuführung in Berührung kommen, so sind an diejenigen Stellen, an welchen die vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechleitungen die Bahn oberirdisch kreuzen, über der letzteren auf Kosten der Verwaltung der elektrischen Bahn stromlose Schutzdrähte zu ziehen oder sonstige stromfreie Schutzvorrichtungen anzubringen, durch welche eine Berührung der Schwachstromleitungen mit leitenden Theilen der Stromzuführungsanlage der Bahn vermieden wird. Sofern die Geleisschienen zur Rückleitung der elektrischen Ströme dienen sollen, muss die metallische Rückleitung durch die Schienen eine möglichst vollkommene sein. An den Kreuzungsstellen muss der Abstand der untersten Telegraphen- oder Fernsprechleitung von der Schienenoberkante mindestens 5 m und falls Schutzdrähte gezogen werden müssen, von diesen mindestens 1 m betragen. Wo zur Erreichung dieses Abstandes die Telegraphen- und Fernsprechleitungen höher gelegt werden müssen, hat dies durch die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf Kosten der Bahnverwaltung zu erfolgen. Sollten die Zuleitungen für den Betrieb der Bahn streckenweise unterirdisch angebracht werden, so müssen dieselben thunlichst entfernt von den unterirdischen Reichs-Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen, wo es angängig ist, auf der anderen Strassenseite verlegt werden. Kreuzungen der unterirdischen Kabel für Starkströme mit solchen für Schwachströme müssen derartig erfolgen, dass der Abstand der Kabel von einander mindestens 40 cm beträgt. Soweit die elektrische Bahn als Niveaubahn oder Untergrundbahn ausgeführt wird, dürfen die Geleise, ausser bei Kreuzungen, nicht über den Reichs-Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen hergestellt werden. Lässt sich der Traktus der Geleise nicht anders anordnen, so sind die unterirdischen Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen durch die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf Kosten der Verwaltung der elektrischen Bahn umzulegen. Soweit die Anlage der elektrischen Bahn als Hochbahn erfolgt, sind die Fundamente der Pfeiler derartig anzuordnen, dass sich dieselben in einem horizontalen Abstand von mindestens 1 m von den benachbarten Reichs-Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen befinden. Falls Störungen in den Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen eintreten, welche nachweislich von Fehlern in der Starkstromanlage herrühren, so ist der elektrische Betrieb der Bahn auf Verlangen der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Berlin in dem Umfange und so lange einzustellen, wie dies zur Beseitigung der Fehler nothwendig ist. Diese Bestimmungen gelten nur für den Betrieb der elektrischen Bahn nach dem Gleichstromsystem von Siemens & Halske. Alle Kosten, welche durch Ausführung der erforderlichen Maassnahmen zum Schutze der vorhandenen Reichs-Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostanlagen, sowie zum Schutze der mit diesen Anlagen beschäftigten oder dieselben benutzenden Personen gegen Gefahren oder zur Fernhaltung induktorischer Beeinflussungen durch die Starkströme, oder welche durch Aenderungen oder sonstige Arbeiten an den Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen aus Anlass der Herstellung der Unterhaltung oder des Betriebes der elektrischen Bahn entstehen, sind von der Bahnverwaltung der Postkasse zu ersetzen. Der Viadukt ist an den Strassenkreuzungen in einer lichten Höhe von mindestens 4,55 m aufzuführen, sofern nicht eine geringere Höhe ausdrücklich zugelassen ist. Soweit Strassenterrain in Anspruch genommen wird, ist der Viadukt mit einer undurchlässigen Abdeckung und Abfallrohren zu versehen, die an die Kanalisation anzuschliessen sind. Der Unternehmerin wird anheimgestellt, das Lichtweitemaass für die Entfernung der Wagenwand von einzelnen Stützen und Trennungsgeländern auf 350 mm zu vermehren. Wird die projektirte Entfernung von 240 mm festgehalten, so sind die Wagen mit festen Fenstern oder, wenn bewegliche Fenster vorgezogen werden, die Fensteröffnungen mit einem starken Drahtnetz zu versehen. Bei der Konstruktion des Viadukts und der Wagen sind Einrichtungen zu treffen, durch welche das Betriebsgeräusch möglichst vermieden wird. Es sind geeignete Maassnahmen zur Verhütung von vagabondirenden Erdströmen zu treffen. Die Breite jedes Sitzes in den Wagen hat mindestens 49 cm zu betragen. Dieselben sind mit Vorrichtungen zu versehen, welche während der kalten Jahreszeit ihre Erwärmung ermöglichen; die letztere zu fordern wird vorbehalten. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens innerhalb zwei Jahren nach Genehmigung der sämmtlichen Einzelentwürfe für die Bauausführung der Bahn nebst Zubehör erfolgen. Die Einzelentwürfe müssen spätestens 18 Monate nach Zustellung der Genehmigungsurkunde eingereicht werden. Für den Fall der Nichterfüllung dieser Bedingungen ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 50 000 ℳ mit der Maassgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage dieselbe als verfallen anzusehen ist, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht. Für den Fall, dass der Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt werden sollte, ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 50 000 ℳ verpflichtet. Die Geschwindigkeit der Fahrten darf 50 km in der Stunde an keiner Stelle der Bahn übersteigen. Es wird vorbehalten, an einzelnen Stellen eine bestimmte Geschwindigkeit vorzuschreiben. Die Festsetzung der Beförderungspreise steht der Unternehmerin 7 Jahre hindurch, vom Tage der Betriebseröffnung ab gerechnet, zu.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin.

In der Generalversammlung konnte über die beantragten Statutenänderungen ein Beschluss nicht gefasst werden, da nicht Zweidrittel des Aktienkapitals vertreten waren. Es findet deshalb in den nächsten 6 Wochen eine neue Generalversammlung zur Beschlussfassung über diesen Gegenstand statt.

Strassenbahnen.

Mecklenburgische Strassenbahn. Der Abschluss für 1895 ergibt nach Abzug von 6 461 ℳ Abschreibungen einen Reingewinn von 2 299 ℳ, von welchem eine Dividende von $^1/_2$ % an die Aktionäre zur Vertheilung kommt.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrtgesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht hat das Jahr 1895 einen Betriebsgewinn von 6 577 910 ℳ (gegen 3 056 222 ℳ im Vorjahre) ergeben. Nach Abzug der Zinsen auf die Prioritätsanleihe mit 585 000 (600 000) ℳ verbleiben 5 992 910 ℳ (2 456 222 ℳ, die zu Abschreibungen dienten); hiervon sind zu Abschreibungen von dem Werthe der Schiffe usw. 4 446 518 ℳ verwendet worden. Von dem sich danach ergebenden Restbetrag von 1 546 932 ℳ

verbleibt nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile ein zu vertheilender Reingewinn von 1 500 000 *M.*, was auf das Aktienkapital eine Dividende von 5 % ergibt. Wie die Verwaltung betont, ist das befriedigende Ergebniss weniger einer allgemeinen Besserung der Geschäftslage als dem Umstande zu verdanken, dass die neuen grossen Dampfer auf der Linie Hamburg-Newyork sich vortrefflich bewährt haben und vermöge ihrer Tragfähigkeit und praktischen Einrichtungen selbst bei niedrigen Frachtsätzen noch mit Gewinn betrieben werden konnten. Neben diesen Dampfern hatten die Doppelschrauben-Schnelldampfer Auguste Victoria, Columbia, Normannia und Fürst Bismarck besonders gute Betriebsergebnisse aufzuweisen. Die Erhöhung ihrer Erwerbskraft verdanken die Schnelldampfer dem im Berichtsjahre besonders lebhaften Verkehr von Reisenden der I. und II. Klasse und dem Entschlusse, auf der Reise nach und von Newyork den Hafen von Cherbourg anzulaufen.

Aus der Schweiz.

Luxuszüge London - Calais - Zürich - Chur - Engadin.

Dieselben sollen auch diesen Sommer wieder eingeführt werden, und zwar über das linke Zürichsee-Ufer. Die Züge werden vom 4. bis 26. Juli d. J. zweimal je Sonntags und Donnerstags und vom 27. Juli bis Mitte September d. J. viermal in der Woche je Sonntags, Dienstags, Donnerstags und Freitags in jeder Richtung mit folgender Fahrordnung verkehren:

Hinfahrt:				Rückfahrt:			
London .	ab	11.00	Vormittags	Chur . .	ab	7.25	Nachmittags
Basel . .	an	5.00	„	Zürich .	an	9.57	„
	ab	5.05	„		ab	10.02	„
Zürich .	an	7.06	„	Basel . .	an	12.09	Vormittags
	ab	7.11	„		ab	12.15	„
Chur . . .	an	9.48	„	London	an	4.36	„

Somit dauert die Hinfahrt London-Chur 22 Stunden und 48 Minuten und die Rückfahrt Chur-London 21 Stunden und 11 Minuten.

Die Züge werden auch in Sargans anhalten, um eine vortheilhafte Zugverbindung nach Innsbruck herzustellen, ebenso in Landquart zum Anschluss an die Rhätische Bahn. Zwischen Calais und Chur werden die Züge aus zwei eleganten Schlafwagen, einem Restaurationswagen und Gepäckwagen bestehen. Interlaken und Luzern werden diesen Sommer ebenfalls in den Verkehr eingezogen, indem in der Zeit vom 4. bis 26. Juli d. J. je Sonntags von Delsberg aus je ein Schlafwagen und Gepäckwagen nach Interlaken und je Donnerstags dieselbe Zusammenstellung von Basel nach Luzern und zurück geführt werden sollen.

In der Zeit vom 27. Juli bis Mitte September d. J. sollen die Züge Delsberg-Interlaken und zurück zweimal wöchentlich je Sonntags und Donnerstags und ebenso nach Luzern und zurück zweimal, je Dienstags und Freitags verkehren.

Rhätische Bahn.

Die Bauarbeiten sind auf der Strecke Chur-Thusis soweit gediehen, dass in den nächsten Tagen Probefahrten mit einer Lokomotive stattfinden werden. Die Eröffnung der Linie soll voraussichtlich am 1. Juni d. J. stattfinden.

Simplondurchstich.

Die im Monat Februar d. J. in Rom stattgefundenen Verhandlungen zwischen der Italienischen Regierung und den Vertretern der Jura-Simplonbahn führten zur Unterzeichnung eines Vertrags über den Bau des Simplontunnels. Die jetzt gestürzte Regierung beabsichtigte denselben dem Parlamente sofort nach dem Zusammentritte vorzulegen.

Eisenbahnprojekt Sihlbrugg-Steinmatt-Bremgarten.

In Hausen am Albis (Kanton Zürich) hat sich ein neungliederiges Komitee konstituirt, das eine Eisenbahn von Sihlbrugg-Steinmatt über Hausen-Affoldern nach Bremgarten eventuell Mellingen ins Leben rufen will.

Sihlthalbahn.

Der Schweizerische Bundesrath hat dem Bauprojekt der Sihlthalbahn Sihlwald - Sihlbrugg die Genehmigung ertheilt. Die Verwaltung hat die Arbeiten dieser 4,2 km langen Strecke bereits zur Konkurrenz ausgeschrieben.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Regierungsrath des Kantons Zürich beantragt beim Schweizerischen Bundesrath die Ablehnung der revidirten Statuten der Nordostbahn, wie sie nach den Vorschlägen von Guyer - Zeller von der Generalversammlung angenommen worden waren. Er schlägt dafür die Genehmigung des von der Generalversammlung verworfenen Entwurfs des Verwaltungsraths vor.

In seiner Sitzung vom 14. März d. J. behandelte der Verwaltungsrath folgende Geschäfte:

Der Antrag der Direktion, betreffend Ertheilung der Ermächtigung, die 4 % Anleihen von 15 000 000 und 20 000 000 Frcs. von 1885 und 1886 auf den 1. Februar bezw. 1. April 1897 zu kündigen und in 3,5 % Obligationen zu konvertiren, wurde einer Kommission zur Begutachtung überwiesen.

Der Vertrag mit der Schweizerischen Seethalbahn über die Mitbenutzung der Station Wildegg wurde genehmigt.

Es wurde auf den 11. d. Mts. eine Sitzung angesetzt, um über die Unterbringung der neuen Reparaturwerkstätte zu beschliessen. Eine Kommission hat die Sache vorzuberathen.

In Sachen der Lohnbewegung wurde folgender Beschluss gefasst:

1. Der Verwaltungsrath genehmigt die für den Anstellungsvertrag für das gesammte fest angestellte Dienstpersonal aufgestellten Grundsätze, wie sie in der Berner Konferenz vom 29. Februar d. J. zwischen den Bahnverwaltungen und dem Centralkomitee der Angestellten vereinbart worden sind.

2. Er genehmigt auch die von der Direktion in der Sache der Lohnbewegung dem Centralkomitee der Angestellten abgegebene Erklärung, dass die Nordostbahn die Gehaltsskala der Centralbahn für das Dienstpersonal der Nordostbahn analog und loyal durchführen und den in genannter Konferenz vereinbarten Anstellungsvertrag annehmen werde.

3. Der Verwaltungsrath bewilligt der Direktion den erforderlichen Nachtragskredit, damit für die in die Gehalte einzurechnenden Dienstwohnungswerthe keine höheren Ansätze angenommen werden als diejenigen, welche für die Beitragspflicht und Bezugsberechtigung in der Pensions- und Hilfskasse bisher maassgebend waren.

An der Linie Thalweil-Zug schreiten die Arbeiten vorwärts. Sonntag, den 15. März d. J., wurde der Richtstollen des 2 km langen Horgener Tunnels durchschlagen.

Der Albistunnel geht seiner Vollendung entgegen.

Vitznau-Rigibahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, betreffend die Rechnung für 1895, bei der Generalversammlung zu beantragen:

1. ausserordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds	15 000,00	Frcs.
2. Einlage in eine Spezialreserve	40 000,00	„
3. Dividende von 8 %	100 000,00	„
4. statutarische Tantieme an den Verwaltungsrath	7 527,00	„
5. Vortrag auf neue Rechnung	11 107.72	„

Anlässlich des 25jährigen Betriebes der Bahn wurde ferner beschlossen, die Gehälter der sämmtlichen Angestellten und Arbeiter zu erhöhen und zwar um 13 000 Frcs. (darin sind 3 200 Frcs. bisherige Gratifikationen inbegriffen).

Schweizerische Nebenbahnen.

In intensiver Weise beschäftigt sich Herr Guyer-Zeller mit den Schweizerischen Nebenbahnen. Nach seiner Ansicht verunmöglicht das neue Rechnungsgesetz, wenn es angenommen wird, die Ausführung selbst solcher Projekte, für die sich das Kapital unter normalen Verhältnissen finden liesse. Diese Worte sprach Herr Guyer in einer am 9. Februar d. J. von etwa 200 Vertretern von Nebenbahnprojekten aus den verschiedensten Landesgegenden besuchten und von ihm präsidirten Versammlung in Zürich. Das von dieser Versammlung aufgestellte Komitee, bestehend aus den Herren Professor Zurleder, Professor Vogt, Oberst Decologny, Staatsrath Boissonds, Redakteur Baumberger, Ständerath Freuler, Nationalrath Baldinger, Regierungsrath Padrutt und Guyer-Zeller, hat nun auch der Bundesversammlung eine Eingabe zugehen lassen, worin Abänderungen des Rechnungsgesetzes verlangt werden.

Die Eingabe verlangt Abänderungen der Art. 11, 12 und 13 im Sinne der Abschwächung und Präzisirung. Art. 14 soll bestimmen, dass eine Hauptbahn den durch Subvention von Nebenbahnen gemachten Verlust an der jährlichen Amortisationsquote in Abzug bringen kann, sofern diese Subvention weniger als 2,5—3 % Zinsen abwirft.

Die Eingabe schlägt vor, grundlegende Bestimmungen für den Rückkauf schon in diesem Gesetze einzuverleiben. Der Bund soll gehalten sein, sämmtliche von einer Gesellschaft betriebenen Objekte als unzertrennbares Objekt zu behandeln. Die Linien sind beim allfälligen Rückkaufe in vollkommen befriedigendem Zustande zu übergeben.

Es sollen Bestimmungen zur direkten Förderung des Nebenbahnwesens im Rechnungsgesetze Aufnahme finden.

In Artikel 31 soll vorgeschrieben werden: Wenn eine Landesgegend resp. Kanton, Gemeinde und Private bereit sind, 60-70 % der Kosten einer Nebenbahn aufzubringen, die Expropriation zu den ortsüblichen Preisen durchzuführen und allfällige Betriebsdefizite im Verhältniss der Kapitalbetheiligung

zu decken, so sind die Hauptbahnen, in deren Sphäre die Nebenbahn fällt, und nach der Verstaatlichung der Bund als ihr Rechtsnachfolger, verpflichtet, den Rest des Baukapitals beizutragen und ihren Antheil an den Betriebsdefiziten zu tragen. — Im weiteren wird gefordert, dass der Bund bis Ende 1897 ein Gesetz vorzulegen habe, welches Nebenbahnen in Bezug auf Bau, Betrieb, Rechnungswesen und Rückkaufsverhältnisse Erleichterungen gewähre, wobei auch das Verhältniss zu den Hauptbahnen, betreffend die Mitbenutzung der Stationen der ersteren, zu regeln wäre.

Drahtseilbahn Thunersee-St. Beatenberg.

Das Jahr 1895 war für das Unternehmen günstig, weil im Frühjahr bedeutende Baumaterialtransporte zu besorgen waren und die Einnahmen auf der Höhe des Vorjahres blieben. Zum ersten Male seit 1889 ermöglicht der günstige Rechnungsabschluss die Ausrichtung einer Dividende, welche von der Verwaltung in der Höhe von 4 % vorgeschlagen wird. Von dem 47 583 Frcs. betragenden Ueberschuss der Betriebsrechnung sollen ausser den für die Dividende nothwendigen 16 000 Frcs. verwendet werden: 13 500 Frcs. zur Verzinsung des 4,5 % Anlehens, 4 000 Frcs. zur Abschreibung an den zu amortisirenden Verwendungen, 8 000 Frcs. zur Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds und 5 333 Frcs. als Vortrag auf neue Rechnung.

Gegenwärtig werden von der Bahnverwaltung Studien gemacht für die Erstellung einer elektrischen Bahn, welche die Bahnstation und die Hotels auf Waldegg mit einander verbinden soll.

Pilatusbahn.

Im Jahre 1895 transportirte diese Bahn 40 841 Passagiere, womit die vorjährige Frequenz um 9 981 und die Maximalfrequenz des Jahres 1890 um 3 524 Personen übertroffen wird. Die dermalige Leistungsfähigkeit der Anlage ist damit fast vollständig in Anspruch genommen worden. Die mittlere Einnahme für den Reisenden ist abermals zurückgegangen und beträgt 6,09 Frcs., während sie 1894 = 6,22 Frcs. betrug.

Nachstehend finden sich die Hauptziffern der Jahresrechnungen von:

	1895 Frcs.	1894 Frcs.
Betriebseinnahmen	259 218	200 759
Betriebsausgaben	103 900	100 513
Ueberschuss	155 318	100 246
Gewinnsaldo vom Vorjahre	16 154	16 001
Ertrag verfügbarer Kapitalien	4 330	3 750
Hotelunternehmung	36 053	22 748
andere Nebengeschäfte	2 400	2 400
Totaleinnahmen	214 255	145 145
	Frcs.	Frcs.
Konto-Korrentzinsen	335	765
Obligationenzinsen	34 000	34 000
Amortisationen und Abschreibungen	18 054	—
Erneuerungsfonds	10 000	5 000
Reservefonds	10 000	5 000
Verschiedenes	3 827	4 226
Reingewinn	138 039	96 154

Das Nettoergebniss übertrifft somit das vorjährige trotz der Abschreibungen und Dotirung der Spezialfonds noch bedeutend.

Der angegebene Reingewinn soll wie folgt verwendet werden:

	1895 Frcs.	1894 Frcs.
Dividende	6 % = 120 000	4 % = 80 000
Tantieme	2 188	—
Vortrag auf neue Rechnung	15 851	16 154

Der Erneuerungsfonds zeigt nunmehr ein Aktivum von 70 000 Frcs., der Reservefonds ein solches von 45 000 Frcs., und der Versicherungsfonds hat Einlagen in der Höhe von 15 000 Francs.

Schweizerische Nordostbahn.

Wenn das im Wurfe liegende Eisenbahnrechnungsgesetz die von dem Komitee der Nebenbahnen postulirten Abänderungen erhält, so beabsichtigt Herr Guyer-Zeller dem Verwaltungsrathe der Nordostbahn nachstehenden Antrag zur Annahme vorzulegen:

Die Nordostbahn ist bereit, die durch genannte Abänderungen den Hauptbahnen auferlegten Leistungen für die in ihre Sphäre fallenden Nebenbahnen zu übernehmen, ebenso für die projektirte Engadin-Orientbahn 3 Millionen Francs für das ca. 8,5 Millionen Francs kostende Theilstück Chur-Tiefenkastell beizutragen, unter der Voraussetzung, dass sich der Kanton Graubünden an derselben mit 3,5 Millionen und die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mit 2 Millionen Francs betheiligen.

Neues Eisenbahnrechnungsgesetz.

Der gegenwärtig in Bern tagende Nationalrath hat das Rechnungsgesetz gemäss den Anträgen seiner Kommission nach zweitägiger Berathung mit 70 gegen 20 Stimmen angenommen. Das Gesetz geht nun wieder an den Ständerath zurück zur Begleichung der Differenzen. Der Nationalrath hat sich für Ersetzung der in den Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte durch das Bundesgericht entschieden. Nationalrath Marti hielt bei der Berathung eine für den Staatsbetrieb der Bahnen eintretende bedeutende Rede, wobei er auch auf die Haltung der Schweizerischen Bahnen bei der Lohnbewegung hinwies.

Jura-Simplonbahn.

In seiner Sitzung vom 19. März wählte der Verwaltungsrath mit 51 von 56 Stimmen den Nationalrathspräsidenten und Regierungsrath Stockmar von Bern zum Mitglied der Direktion zum Ersatz für den verstorbenen Herrn Jolissaint.

Der Verwaltungsrath genehmigte die von der Direktion mit dem Centralkomitee der Schweizerischen Eisenbahnangestellten getroffenen, die Regelung der Anstellungs- und Lohnverhältnisse betreffenden Vereinbarungen.

Direktor Jolissaint †.

In Bern verstarb am 2. März in seinem Büreau an einem Herzschlage Herr Jolissaint, Direktor der Jura-Simplonbahn. Er hatte noch den aufregenden Konferenzen über die Lohnfragen beigewohnt. Der Verstorbene war ursprünglich Advokat. Seine Praxis verliess er, als der grosse Rath des Kantons Bern ihn in den Regierungsrath wählte. Hier war er einer der Hauptförderer der Jurassischen Eisenbahnbestrebungen. 1878 wurde er in die Direktion der damaligen Jura-Bern-Luzernbahn gewählt und kam dann bei der Fusion in die Direktion der Jura-Simplonbahn, deren Vizepräsident er war. Als Mitglied des Schweizerischen Nationalraths sprach er besonders in Eisenbahnfragen und ward gern gehört. Dem Personal bewies er stets grosses Wohlwollen.

Aus Frankreich.

Sonderzüge.

Der Schriftwechsel, zu dem die Mittheilungen der Gesellschaften, betreffend die Einrichtung von Sonderzügen (zu Ausflügen, Vergnügungszwecken, Pilgerfahrten usw.) sowohl im Ministerium als auch bei den Aufsichtsstellen und Gesellschaften Anlass geben, erfordert eine Arbeit, deren Umfang nicht zu der Wichtigkeit derartiger Angelegenheiten im Verhältniss steht. Jeder Antrag auf Ablassung eines Sonderzuges bildet den Gegenstand einer genehmigenden Entscheidung, die der betheiligten Gesellschaft sowie der Aufsichtsstelle direkt mitgetheilt wird, sowie einer Benachrichtigung des Ministeriums des Innern. Bei der Massenhaftigkeit derartiger Anträge, die besonders während der schönen Jahreszeit und beim Herannahen der Feste täglich einlaufen, würde eine Vereinfachung des gegenwärtigen Verfahrens eine wirkliche Zeit- und Geldersparniss bringen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch ein am 13. Februar d. J. an die Eisenbahnverwaltungen gerichtetes Rundschreiben entschieden, dass sich die Gesellschaften künftig darauf zu beschränken haben, fünf Abdrücke der besonderen Anweisung oder der die Ursache, den Fahrplan und die Preisbedingungen der Sonderzüge angebenden Bekanntmachung unter Streifband an das Ministerium einzusenden. Nach Eingang dieser Mittheilung wird die Aufsichtsbehörde, anstatt die gegenwärtigen drei Formeln zu verwenden, auf zwei Abdrücke lediglich einen Stempel „genehmigt" drücken; einer dieser Abdrücke wird der Gesellschaft zurückgesandt und der andere der Aufsichtsstelle zugestellt. An diese ist übrigens von der Gesellschaft zu gleicher Zeit wie an das Ministerium ein oder zwei Abdrücke zu richten, um die etwaige Prüfung zu beschleunigen. Ein dritter Abdruck wird dem Ministerium des Innern zur Benachrichtigung mitgetheilt und zwei bleiben zur Verfügung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Die Aufsichtsstelle hat also einen Bericht nur in dem äusserst seltenen Falle zu erstatten, wenn ihr die Ablassung eines Sonderzuges irgend welchen Nachtheil zu bieten scheint; in diesem Falle hat sie das Ministerium zu benachrichtigen, das dann nöthigenfalls den Sonderzug verbietet. Bezüglich der Ablassung von Sonderzügen zu Pilgerfahrten und religiösen Festen wird das Ministerium des Innern davon in der gleichen Frist wie heute durch Uebersendung der Sonderanweisung oder Bekanntmachung benachrichtigt und die Genehmigung alsdann unter der obigen Form 48 Stunden nach dieser Uebersendung gegeben. Die vorstehenden Regeln gelten auch für aussergewöhnliche und durch besondere Umstände begründete Maassnahmen bezüglich des Zugverkehrs (aussergewöhnliche

Haltepunkte von Zügen, Zulassung von Reisenden in die Güterzüge usw.).

Benutzung gleichlaufender Strecken.

Die Gerichte haben dem Verfrachter das Recht zugesprochen, seine Waaren auf der Strecke seiner Wahl befördern zu lassen unter der Bedingung, dass er den dieser Strecke nach den genehmigten Tarifen entsprechenden Preis bezahlt. Es ist nicht zweifelhaft, dass die Reisenden unter der gleichen Bedingung auch das Recht haben, bei einer zwischen zwei bestimmten Punkten desselben Netzes auszuführenden Reise eine Fahrkarte für eine andere Strecke als die kürzeste zu verlangen, besonders wenn diese kürzeste Linie infolge Einrichtung des Zugdienstes auf verschiedenen Zweigbahnen nicht gestattet, ebenso schnell am Bestimmungsorte anzukommen, als über die kilometrisch längere Linie. Mehrere Gesellschaften geben übrigens unter Gepäckabfertigung ohne Schwierigkeit nicht nur einfache, sondern auch Rückfahrkarten über die abgelenkte Linie aus, deren Preis der Länge dieser Linie entspricht. Andere Gesellschaften geben dem Reisenden nur dann das Recht, über eine längere Strecke zu fahren, wenn dies ausdrücklich im Fahrplan angegeben ist; in allen anderen Fällen ist der Reisende dagegen gezwungen, entweder die kürzeste Linie zu benutzen, selbst wenn diese weniger schnell ist, oder aber zunächst eine Fahrkarte nach einer Zwischenstation der längeren Linie und dort eine zweite nach dem endgültigen Bestimmungsort zu lösen, demnach also auch sein Gepäck unterwegs abfertigen zu lassen.

Diese Lage hat Beschwerden hervorgerufen, die dem Minister der öffentlichen Arbeiten vollkommen begründet erscheinen. Denn wenn auch anzuerkennen ist, dass sich die Gesellschaften entgegenkommend gezeigt und in ihre Fahrpläne eine gewisse Zahl abgelenkter Strecken aufgenommen haben, welche die Reisenden befahren können, indem sie nur den Preis der gewöhnlichen Linie bezahlen, so muss doch gleichzeitig festgestellt werden, dass diese Fahrpläne bei weitem nicht alle Fälle vorsehen, in denen die Reisenden mit Rücksicht auf die Schnelligkeit ein Interesse daran haben, sich mehr oder weniger weit von der kürzesten Linie zu entfernen. Der Minister will von den Gesellschaften keineswegs verlangen, dass sie unter denselben Bedingungen des gleichen Preises alle abgelenkten Strecken, für welche der Vortheil einer grösseren Schnelligkeit bestehen kann, in die Fahrpläne aufnehmen; denn daraus würde sich zunächst ein voraussichtlich ziemlich bedeutender Einnahmeausfall und ausserdem die lästige Verpflichtung ergeben, das Verzeichniss dieser Strecken unaufhörlich umzuarbeiten, um den häufig nöthig werdenden Fahrplanänderungen Rechnung zu tragen. Die vernünftigste Lösung scheint dem Minister darin zu bestehen, die auf einigen Netzen bereits in Kraft befindliche Einrichtung zu verallgemeinern und zum Preise der wirklich befolgten Linie einfache und, wenn es der Tarif vorsieht, auch Rückfahrkarten unter direkter Gepäckabfertigung in beiden Fällen auszugeben. Der Einwand, dass dann abermals neue Fahrkarten geschaffen werden müssten und dass die Aufsicht erschwert würde, könne nicht stichhaltig sein, da die Frage bei verschiedenen Gesellschaften bereits gelöst sei. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 22. Februar d. J. aufgefordert, die Frage gemeinschaftlich zu prüfen und ihm einen bezüglichen Abänderungsantrag zu Art. 7 der allgemeinen Eilbeförderungstarife vorzulegen.

Die Verwaltung des Staatsbahnnetzes.

Der „Figaro“ hat am 11. Februar d. J. einen Brief veröffentlicht, den der Senator Combes, jetzt Minister des öffentlichen Unterrichts, am 13. Juli 1895 an den damaligen Staatsbahndirektor Matrot richtete und der auf die jüngste Aenderung in der Staatsbahnverwaltung ein eigenthümliches Licht wirft. In dem Schreiben ist u. a. folgendes ausgeführt:

„Es hat sich unter Vorsitz des Abgeordneten Lemercier eine parlamentarische Gruppe gebildet, um das Staatsbahnnetz, sowie die Interessen der von ihm berührten Departements, Städte und Häfen zu stützen und zu vertheidigen. Sie hat beschlossen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zwei aus dieser Gegend gewählte Kandidaten als Mitglieder des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen vorzuschlagen, und zwar in der gerechten Ansicht, dass die von den Staatsbahnen durchschnittenen Departements alle möglichen Ansprüche haben, im Verwaltungsrath vertreten zu sein. Die beiden Kandidaten (Abgeordneter Guillemet und Senator Combes) sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher die Ernennung versprochen hat, genehmigt worden und würden ohne den Widerstand der Direktion der Staatsbahnen schon ernannt sein. Man scheint von den beiden neuen Mitgliedern einen Geist der Anmaassung, sowie Forderungen, die geeignet sind, die Verwaltung zu belästigen, zu fürchten. Die Gruppe hat dagegen die beiden Kandidaten gewählt, um die Staatsbahndirektion zu unterstützen und in den Angelegenheiten von allgemeinem Interesse aufzuklären; die beiden Erwählten wollen nur Mitarbeiter und nicht lästige Aufseher einer öffentlichen Verwaltung sein.

Die Gruppe würde auf ihrem Beschluss und ihrer Wahl mit um so grösserem Nachdruck beharren, da sie ein ausdrückliches Versprechen erhalten hat. Es würde gefährlich sein, sie zur Durchsetzung ihres Willens zu gewissen parlamentarischen Mitteln zu drängen. Die Stellung des Verwaltungsrathes könnte die Folgen verspüren und in einem noch ausgeprägteren Sinne geändert werden als demjenigen, den man wohl mit Unrecht fürchtet. Nachdem wir ein ausdrückliches Versprechen des Ministers erhalten haben, sind wir berechtigt, alles zu unternehmen, um zu einer Lösung zu kommen, die unsere gerechte Empfindlichkeit wahrt. Von der Mitarbeit der Gruppe, die uns zu ihren Beauftragten gemacht hat, haben Sie nichts zu fürchten und alles zu hoffen.“

Zur Ergänzung ist zu bemerken, dass eine der ersten Thaten des neuen radikalen Ministeriums, dem Senator Combes als Unterrichtsminister angehört, darin bestand, Matrot von der Leitung des Staatsbahnnetzes zu entfernen und den Verwaltungsrath durch einen Staatsbahnausschuss (comité du réseau) zu ersetzen.

Der Englisch-Französische Postverkehr.

Der Vertrag, nach dem der Postdampfschiffverkehr zwischen Dover und Calais der South-Eastern, sowie der London-Chatham-Dover Eisenbahngesellschaft überlassen war, erreicht am 1. Oktober 1896 sein Ende. Nach dem Regierungsentwurf, der voraussichtlich mit grosser Mehrheit angenommen werden wird, soll dieser Verkehr künftig der Französischen Nordbahn übertragen werden.

Rechtsbelehrung der Beamten bei der Orléansbahn.

Nach einem Rundschreiben des Direktors der Orléansbahn vom 19. Februar d. J. ist vom 1. März d. J. ab eine Dienststelle für Rechtsstreitigkeiten eingerichtet, die sich den Beamten in Privatangelegenheiten unentgeltlich zur Verfügung stellt.

Ausstandsverbot für Eisenbahnbedienstete.

Der Senat hat am 4. Februar d. J. den vom Senator Merlin und Genossen eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend das Verbot von Ausständen in den Staats- und Eisenbahnbetrieben, mit grosser Mehrheit angenommen. Die Regierung bekämpfte den Entwurf lebhaft, aber der Kriegsminister Cavaignac und der Ministerpräsident Bourgeois widersprachen sich in ihren Erklärungen. Der Kriegsminister behauptete, dass die Regierung genügend bewaffnet sei, falls die Eisenbahnbeamten in Friedenszeiten einen Ausstand anzettelten. Der Ministerpräsident gestand dagegen zu, dass man vielleicht nicht genügend gerüstet gegen sie sei, dass man aber bei dem allbekannten Eifer und der Hingebung der Eisenbahnbediensteten die Möglichkeit eines Ausstandes abweisen müsse.

Die Anklage gegen den Minister Raynal.

Nach erregter Verhandlung hat die Kammer auf Vorschlag des bezüglichen Ausschusses folgenden Beschluss gefasst: „Ohne sich über die Verträge von 1883 auszusprechen, und unter Wahrung der Rechte des Staates erklärt die Kammer, dass kein Grund vorliege, den ehemaligen Minister der öffentlichen Arbeiten, Raynal, wegen Amtsvergehens in Anklagezustand zu versetzen.“

Benachrichtigung von der Güterausgabe.

Die 7 grossen Netze und die Pariser Gürtelbahn haben dem Minister der öffentlichen Arbeiten am 25. Januar d. J. folgenden Antrag auf Ergänzung der Anwendungsbedingungen der allgemeinen Fracht- und Eilguttarife vorgelegt: Der Aufgeber einer Sendung, die nach einem der 7 grossen Netze oder nach den Pariser Gürtelbahnen bestimmt ist, kann gegen Zahlung einer besonderen Gebühr von 0,25 Frcs. auf dem Abgangsbahnhof durch Postkarte Nachricht von der Ablieferung der Sendung erhalten. Das Gesuch um Nachricht von der Ablieferung muss in die Aufgabeerklärung eingeschrieben werden.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Durch Gesetz vom 29. Februar d. J. ist die im Aisnedepartement gelegene, vollspurige Lokalbahn von Mézières sur Oise nach Vendeuil (8,032 km) für gemeinnützig erklärt worden. Die Anlagekosten dieser der Eisenbahngesellschaft Saint Quentin-Guise bis 1974 konzessionirten Linie sind auf 444 000 Frcs. veranschlagt; dazu leisten die Gemeinden Moy, Vendeuil und Alincourt eine nicht rückzahlbare feste Beihilfe von 44 000 Frcs.

Ausdehnung der Französischen Eisenbahnen Ende 1895.

An Eisenbahnen von allgemeinem Interesse waren Ende 1895 36 595 km (gegen 36 476 km Ende 1894) im Betriebe; davon entfielen 32 281 km auf die Hauptbahnen, 1 084 km auf die Nebenbahnen, 2 631 km auf die Staatsbahnen, 342 km auf die nicht konzessionirten Bahnen und 227 km auf Werk- und andere Bahnen. Neu konzessionirt wurden 5 km; es gingen aber infolge Aufgabe der Zweigbahn Pau-Vic en Bigorre 43 km ab, so dass sich die Gesammtlänge der konzessionirten Bahnen auf 43 311 km ermässigte.

An Lokalbahnen waren 3 871 km im Betriebe (+ 141 km); neu konzessionirt wurden 153 km, so dass im ganzen 4 706 km konzessionirt waren. An Strassenbahnen waren 2 179 km (+ 313 km) im Betriebe; neu konzessionirt wurden 25 km, so dass sich die Gesammtlänge der konzessionirten Strassenbahnen auf 3 341 km belief.

Das Algerische Netz ist mit 2 933 km eröffneten und 3 472 km konzessionirten Bahnen unverändert geblieben; ebenso hat sich die Länge der konzessionirten Strassenbahnen (177 km) nicht verändert, dagegen waren 31 km Strassenbahnen (gegen 19 km) im Betriebe.

Personalnachrichten.

An Stelle von Rougeot de Briel ist Crété, bisher Vorstand des Tarifdienstes, zum Verkehrsdirektor (chef des services commerciaux) der Nordbahn ernannt. An seiner Stelle ist Schoeller, bisher Assistent des Verkehrsdirektors, zum Vorstand des Tarifdienstes (chef du service des tarifs) ernannt worden.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Brasilien.

Die Betriebsergebnisse der Brasilianischen Staatsbahnen im Jahre 1894 zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn	Länge km	Einnahmen Mlrs.	Ausgaben Mlrs.
Central-	1 155,633	25 911 260	27 056 806
Porto Alegre-Uruguayana-	378,410	923 716	1 641 607
Sul do Pernambuco-	146,420	574 525	1 084 174
Baturite-	244,820	647 265	894 057
Bahia-Ausdehnung	352,566	560 173	983 328
Central do Pernambuco-	89,210	499 018	658 022
Rio do Ouro-	96,232	144 422	584 508
Sobral-	216,280	173 986	226 555
Paolo Affonso	116,00	72 840	147 024
zusammen	2 795 571	29 507 205	33 276 081

In den Einnahmen ist der für Staatsrechnung ausgeführte Personen- und Güterverkehr nicht berücksichtigt. Die gesammten Anlagekosten betragen etwa 200 Millionen Milreis, von denen mehr als die Hälfte auf die Centralbahn entfällt.

Der Brasilianische Ausschuss der öffentlichen Arbeiten in Europa hat an den Staatssekretär in Rio de Janeiro den Bericht über seine Arbeiten während des Jahres 1895 erstattet. Dieser Ausschuss ist beauftragt mit dem Ankauf und der staatlichen Ueberwachung des von den verschiedenen Verwaltungen öffentlicher Arbeiten bestellten Materials, sowie mit der Prüfung, Regelung und Anweisung der Rechnungen der gewährleisteten Gesellschaften, welche in Europa ihren Sitz haben. Die Materialankäufe haben sich bedeutend vermindert, theils wegen der durch die Finanzlage bedingten Sparsamkeit, theils weil die Bestellungen direkt in Brasilien gemacht wurden. So ermässigten sich diese Ankäufe, die von 1884 bis 1886 durchschnittlich 149 220 £ betrugen und sich 1892 auf 497 183 £, 1893 auf 269 155 £ beliefen, im Jahre 1894 auf 66 655 £ und 1895 auf 47 962 £. Die Ankäufe werden fortdauernd im Wettbewerb zwischen den bedeutendsten Fabriken Frankreichs, Englands, Deutschlands und Belgiens und demnach zu den günstigsten Preisen gemacht. Auf diese Weise haben die Unternehmungen des Ausschusses einen Ueberschuss von 30 727 £ von dem ihm bewilligten Guthaben von 133 838 £ ergeben; das ist also eine Ersparniss von 22,5 % von dem Haushalt des Ausschusses, welcher der Bewilligung des Guthabens zu Grunde gelegen hat. Es ist auch eine geringe Ermässigung in den Verwaltungskosten des Ausschusses, die von 3 240 £ (1894) auf 3 205 £ (1895) zurückgegangen sind, eingetreten.

Der Dienst der gewährleisteten Bahnen zu Lasten des Ausschusses hat dagegen eine grössere Bedeutung erlangt, theils wegen der Ausdehnung der gewährleisteten Bahnen, theils wegen des neu angenommenen Verfahrens, das darin besteht, dass die Gesellschaften ihre halbjährlichen Reinerträge an den Staatsschatz zahlen, während ihnen in Europa die unverkürzte Zinsengewähr ausgefolgt wird. Die Summen, welche als unverkürzte Gewähr der 6 und 7 % Zinsen gezahlt wurden, beliefen sich 1864 auf 786 191 £ und 1895 auf 828 501 £; von diesen Summen kommen in Abzug die Beträge an Reineinnahmen, welche von einigen Gesellschaften in den Brasilianischen Staatsschatz eingezahlt wurden und sich 1894 auf 69 984 £ beliefen. Die Anzahl der Gesellschaften, deren Zinsengewähr der Ausschuss regelt, beträgt 15; die Ergebnisse des vollständig abgerechneten Jahres 1894 zeigt folgende Uebersicht, wobei zu bemerken ist, dass die Mogyanabahn, mit der keine eigentliche Abrechnung besteht, 29 025 £ als 6 % Gewähr erhält. Fügt man zu der gezahlten Zinsengewähr den Einnahmeüberschuss hinzu, so ergibt sich, dass die gesammte von der Regierung bewilligte Zinsengewähr sich auf 828 501 £ beläuft.

Gesellschaft	Ueberschuss £	Fehlbetrag £	gezahlte Zinsengewähr £
Brazilian Central-Bahia	4 113	—	93 261
Minas and Rio	6 192	—	115 832
Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft			
Hauptlinie	24 324	—	65 955
Verlängerungen	18 341	—	30 202
Alagoas			
Hauptlinie	860	—	37 993
Assemblea-Zweigbahn	1 080	—	11 474
Great Western	15 074	—	24 300
Conde d'Eu	—	14 502	51 406
Brazil Great Southern	—	4 114	40 500
Bahia and San Francisco	—	9 600	17 887
Südwestbrasilianische	—	1 520	32 456
Donna Thereza-Christina	—	19 198	44 173
South Brazilian Rio Grande do Sul	—	28 150	106 481
Natal-Nova Cruz	—	14 585	42 281
zusammen	69 984	91 669	719 201

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Staates Sao Paulo im 2. Halbjahre 1895 zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn		Einnahmen Milreis	Ausgaben Milreis
Sao Paulo		7 969 339	6 502 149
Paulistanetz	Stammbahn	4 648 117	1 830 417
	Rio Claro	2 145 813	963 025
	Santa Rita	69 080	60 842
	Descalvadense	25 122	26 906
	Flussdienst	76 226	120 559
Mogyana		2 873 717	1 483 579
Sorocabana		2 195 800	1 090 820
Imana		642 796	436 042
Campineiro		113 717	95 863
Italibense		114 027	87 465
Bragantina		168 429	93 283
zusammen		21 042 183	12 790 950

Unter der Bezeichnung „Compagnie des chemins de fer orientaux du Brésil" hat sich am 25. Januar d. J. mit einem in 50 000 Antheilscheine zerfallenden Grundkapital von 25 Millionen Francs in Brüssel eine Gesellschaft gebildet, die den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Catalao über Palmas nach einem Punkt am schiffbaren Theile des Rio Maranhao im Staate Goyaz zum Zweck hat. Die Companhia Estrada de ferro alto Tocantins, vertreten durch Do Guahy und Gaulmin, hat der neuen Gesellschaft die Konzession der genannten Bahn zugebracht; diese Konzession ist verbunden mit einer vom Eröffnungstage ab auf 30 Jahre geltenden 6 % Zinsengewähr für ein kilometrisches Anlagekapital von 30 Contos, die zu dem verabredeten Wechselkurse von 27 d. 85 000 Frcs. ergeben. Ausserdem sind die Schienen und sonstigen Baumaterialien der Bahn von den Einfuhrzöllen befreit. Als Entschädigung für die zugebrachte Konzession haben die Vertreter Gaulmin und Do Guahy für die Companhia Estrada de ferro alto Tocantins 49 500 voll eingezahlte Antheilscheine der neuen Gesellschaft erhalten und werden ausserdem noch je 1 800 Frcs. für jedes Kilometer nach Maassgabe des Baufortschritts erhalten. Gemäss einem Zusatz zu ihren Satzungen kann die ältere Gesellschaft in der ihr angemessen erscheinenden Form Gutscheine (bons) als Vertretung dieser kilometrischen Summe von 1 800 Frcs. ausgeben. Die von dem Gesellschaftskapital verbleibenden 500 Antheilscheine sind von den

Vertragschliessenden gezeichnet und mit 10 % des Nennwerthes eingezahlt worden. Die sofort nach Bildung der Gesellschaft abgehaltene erste Hauptversammlung hat den Verwaltungsrath gewählt und die Schaffung von 20000 Stück 6 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. oder nach Wahl des Verwaltungsrathes von 100000 Stück 6 % Schuldverschreibungen von je 100 Frcs. beschlossen; die Schuldverschreibungen sollen in 30 Jahren getilgt werden.

Argentinien.

Kurz vor der Vertagung hat der Kongress den Gesetzentwurf, betreffend Regelung der Eisenbahn-Zinsbürgschaften, angenommen. Dieses Gesetz genehmigt nach den Aenderungen der Kammer die Aufnahme einer 4 % Anleihe von 50000000 Piastern und gibt der Regierung das Recht der Einwirkung auf die Tarife in der ganzen Ausdehnung, in der es die früheren Verträge vorsahen, während der Minister des Innern die Bahia-Blanca-Eisenbahn diesem Rechte ganz entziehen und es für die übrigen Gesellschaften auf die Zeiten beschränken wollte, in denen der Reinertrag mehr als 10 oder 12 % betragen würde. Nach den mit den Gesellschaften getroffenen Sonderabkommen sowie nach den Veranschlagungen für die noch zu treffenden Abkommen wird die gesammte Regelung, die auch die Herstellung von 500 km Neubaulinien seitens der Bahia-Blanca- und der Corrientes-Eisenbahngesellschaft umfasst, etwa 42000000 P. erfordern, während der Rest von 8000000 P. zum Bau von anderen nothwendigen Bahnen, ungerechnet die Linie nach Bolivia, dienen soll. Die neuen Bahnen sind namentlich zur Herstellung von Verbindungen zwischen den Provinzen Catamarca und Tucuman sowie San Juan, zwischen La Rioja und Cordoba, sowie zwischen San Luis und Cordoba bestimmt. Der Minister hegt riesige Pläne für den Ausbau des Eisenbahnnetzes. Die von der Corrientes-Eisenbahn zu bauende Zweigbahn nach St. Tomé an der Brasilianischen Grenze wird das Argentinische Bahnnetz mit einer Linie verbinden, die vom Uruguay nach Pernambuco hergestellt werden könnte und die Reise von Europa nach Buenos Ayres auf 11, nach Valparaïso auf 13 Tage abkürzen würde. Andererseits kann die San Christobal-Eisenbahn den Abschnitt einer Eisenbahn bilden, die von Neuquen nach Bolivia und Peru führen und wenigstens 5000 km messen würde. Das sind grossartige Pläne, die sich wohl eines Tages verwirklichen werden, doch wird dieser Tag noch ziemlich fern sein.

Im Februar d. J. haben die beiden Kammern von Santa Fe den am 18. Januar d. J. zwischen dem Gouverneur und der Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fe geschlossenen Vertrag genehmigt.

Domingo.

Einem Bericht des Belgischen Konsuls vom 10. Juni 1895 entnehmen wir folgendes: Der Bau der Eisenbahn, die Puerto-Plata mit Santiago verbinden soll, wird mit grösster That kraft gefördert; diese Bahn sollte Ende 1895 oder zu Anfang 1896 vollendet werden. Die Zweigbahn, welche San Francisco de Macoris mit der Eisenbahn Sanchez-Santiago verbinden soll, ist fertiggestellt und sollte Mitte 1895 eröffnet werden. Mit dem Bau der Linie, die Moca mit Santiago de los Caballeros in Verbindung setzen soll, ist begonnen worden. Die Eisenbahn von der Zuckerrohrpflanzung La Fe bei St. Domingue nach St. Domingue ist bereits im Betriebe. In den meisten Zuckerrohrpflanzungen bestehen Eisenbahnen für den eigenen Dienst dieser landwirthschaftlichen Betriebe.

Bücherschau.

Aphorismen über die Eisenbahnen Oesterreichs von einem Oesterreicher. Wien 1896. Spielhagen & Schurich.

Unter diesem Titel ist von einem anonymen Autor ein Buch erschienen, welches seiner originellen Konzeption wegen der Beachtung werth ist. Der Verfasser will keine erschöpfende Darstellung des gesammten Oesterreichischen Eisenbahnwesens geben, es sind blos Wahrnehmungen eines aufmerksamen Beobachters, der selbst nicht dem Kreise der Berufstechniker angehört. Der Verfasser hat sich die möglichste Objektivität zu wahren befleissigt. Er bespricht in seinem Werke folgende Momente:

1. In betreff des Publikums geht er von dem Grundsatz aus, „dass jedes Land die Eisenbahnen besitzt, welche es will und jedes Publikum die, welche es verdient.

In dem Kapitel 2: Die Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen, wird die Entwickelung des Maschinenwesens „Lokomotive" für die Schnellzüge, sowie die Personenwagen besprochen.

Zu 3: Schnell- und Personenzüge, wird dargelegt, was man unter Express-Schnellzug und Personenzug versteht und ein Vergleich der Fahrgeschwindigkeit, wie der anderer Europäischer Bahnen gegeben.

In dem Kapitel 4: Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes, bespricht der Verfasser die Ursachen der Unfälle und die Verhütung derselben in sehr ausführlicher Weise.

In Kapitel 5 wird sehr drastisch nachgewiesen, dass das Reisen in Oesterreich relativ mehr Annehmlichkeiten bietet als anderwärts.

Unter 6: Der Personendienst auf unrentablen Strecken, wird die traurige Lage der Vizinalbahnen besprochen und praktische Mittel zur Erreichung eines besseren finanziellen Erträgnisses derselben angegeben.

7. Bei Besprechung des Güterdienstes und der Gepäckbeförderung geht der Autor ganz richtig von dem in Oesterreich erprobten Grundsatz aus, dass die Rentabilität der Oesterreichischen Eisenbahnen auf dem Gütertransport beruht. Der Beweis hierfür ist ihm nicht schwer geworden.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath Röttger, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Der Ober-Regierungsrath z. D. von Wehren in Hildesheim (früher in Hannover) ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 1. April d. J. wird die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Vohwinkel und dem Bahnhof Elberfeld-Varresbeck für den Güterverkehr und am 1. Mai d. J. auch für den Personenverkehr eröffnet. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892. Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 1. April 1895 der Nachtrag II eingeführt, welcher u. a. die über die gedachte Verbindungsbahn berechneten kürzeren Entfernungen enthält. Soweit durch die in diesem Nachtrag enthaltene Druckfehlerberichtigung Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit. Vom Tage der Eröffnung für den Personenverkehr treten die im Nachtrag XIII zum Staatsbahn-Personentarif, Theil II, für den Direktionsbezirk Elberfeld auf den Seiten 3/73 enthaltenen Tarifsätze und Tarifänderungen in Kraft. Die auf der neuen Bahnstrecke verkehrenden Personenzüge sind aus dem am 1. Mai d. J. in Gültigkeit tretenden Aushang-Fahrplan ersichtlich.

Elberfeld, den 20. März 1896. (617)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Wahrstedt-Velpke für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Helmstedt-Oebisfelde zwischen den Stationen Bahrdorf und Oebisfelde gelegene Haltestelle Wahrstedt-Velpke für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Von dem genannten Tage ab findet zwischen der neuen Station und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 27. März 1896. (618)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Südnordd Verbindungsbahn wird die mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn gemeinschaftliche Station „Tannwald" vom 1. Mai 1896 ab den Namen „Tannwald-Schumburg" führen.

Berlin, den 27. März 1896. (619)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Am 1. April d. J. tritt für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt eine anderweite Zutheilung der Bahnstrecken an die einzelnen Inspektionen in Kraft. Die anderweite Abgrenzung der Betriebs-, Verkehrs-, Werkstätten- und Maschinen-Inspektionsbezirke ist aus der vom 1. April ab auf den Stationen und Abfertigungsstellen aushängenden „Uebersichtskarte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt" ersichtlich.

Mit dem genannten Tage wird die bestehende Betriebsinspektion Sangerhausen aufgelöst und eine neue Betriebsinspektion in Saalfeld errichtet werden.

Gleichzeitig gehen die Stationen Leutzsch an der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha und Plagwitz-Lindenau an der Bahnstrecke Leipzig-Zeitz aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Halle über.

Erfurt, den 18. März 1896. (620)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme

Infolge Hochwassers konnten die Donauländegeleise:
a) in Regensburg vom 11. mit 17. März cr.,
b) in Passau vom 12. mit 18. März cr.
nicht benützt werden und war der Umschlagverkehr in beiden Stationen während des bezeichneten Zeitraums eingestellt.

In der Strecke Pocking-Passau war der Güterverkehr wegen Geleisebeschädigung durch Hochwasser vom 9 März cr. Abends bis 14. März cr. Mittags eingestellt.

München, den 21. März 1896. (621)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

6. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe IV/V). Zu dem vom 1. April 1895 an gültigen Tarife tritt am 1. April 1896 der Nachtrag 5 in Kraft, welcher u. a. Entfernungen — gültig von einem noch näher zu bezeichnenden Tage an — für die neu einbezogene Haltestelle Poppenburg, sowie eine Bestimmung enthält, nach der die Sätze des Ausnahmetarifs Q für Thon, roh und gebrannt, in Kisten oder Fässer verpackt, von Elsterwerda, Berl.-Dresd. Bhf. nach Altona, Hamburg B, Harburg H. und Harburg U. E. am 1. Juni 1896 aufgehoben werden.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 25. März 1896. (622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. werden Nachträge zu den Tarif heften III (ehemaliger Bezirk Elberfeld) der Abtheilungen A (Baden), C (Hessische Ludwigsbahn), D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn), F (Württemberg), zu den Tarifheften der Abtheilungen G (Basel) und K (Hessische Nebenbahnen), sowie ein Nachtrag zum Heft I (Bezirk Köln) der Abtheilung E (Pfalzbahn) eingeführt. Die Nachträge enthalten anderweitige ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Barmen-Heubruch, Barmen-Loh, Dornap-Hahnerfurth, Elberfeld-Mirke und Elberfeld-Varresbeck des Bezirks Elberfeld und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 (für Gaskoks) ab Mechernich nach Pfälzischen Stationen. Am gleichen Tage treten ermässigte Tarifkilometer für die genannten Stationen des Bezirks Elberfeld im Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Kraft.

Die Nachträge können durch die Güterabfertigungsstellen käuflich bezogen werden. Die letzteren ertheilen auch nähere Auskunft.

Köln, den 27. März 1896. (623)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 15. Mai laufenden Jahres tritt an Stelle des Norddeutschen Gütertarifes mit Galizien und der Bukowina, Heft 2 vom 1. April 1895 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe gilt im allgemeinen für die Richtung von Oesterreich nach Deutschland; nur für den Verkehr zwischen Beuthen O/S. und Emanuelsegen einerseits und einzelnen Galizischen Stationen andererseits sind Frachtsätze für beide Richtungen vorgesehen. Der Tarif enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze, sowie neu einbezogene Stationen. Abzüge des neuen Tarifes sind auf den Verbandstationen zum Preise von 50 ₰ zu haben.

Breslau, den 24. März 1896. (624)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. April 1896 tritt der Nachtrag IV zum Berlin-Sächsischen Gütertarife in Kraft, der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Sächsischen Stationen Dresden König Albert-Hafen, Grünthal, Harthau i/Erzgeb., Jahnsdorf i/Erzgeb., Neuhausen i/Sachsen, Neukirchen i/Erzgeb., Stötteritz und Weissenberg i/Sachsen, sowie Hirschfelde, Ostritz und Zittau, ferner einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält.

Die im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau (Pr. Stb.) einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits werden mit dem 1. April d. J. beziehentlich, insoweit durch den obengenannten Nachtrag IV Frachterhöhungen eintreten, am 15. Mai 1896 aufgehoben. Letzteres gilt auch in betreff der im Berlin-Sächsischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Zittau (Sächs. Stsb.).

Abdrücke des Nachtrags IV sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 23. März 1896. (625)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen- und Verbandsverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. geht die Linie Zittau-Nikrisch (exkl.) in den Besitz und Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung über. An diesem Tage treten folgende Drucksachen in Kraft:

1. im Binnenverkehre:
Nachtrag I zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Oktober 1895,
Nachtrag IX zum Binnengütertarife für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. Januar 1893;
2. im Verbands-Güterverkehre:
Nachträge zu den Tarifen für folgende Verbände:
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband,
Berlin-Sächsischer Verband,
Bayerisch-Sächsischer Verband,
Sächsisch-Württembergischer Verband,
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband,
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband,
Schlesisch-Sächsischer Verband,
Niederschlesisch-Sächsischer Steinkohlenverkehr,

ein neuer Tarif für den Böhmisch Sächsischen Kohlenverkehr.

Im übrigen bleiben für den Güterverkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau, welche letztere Station ihren Charakter als Konkurrenzstation verliert, und denjenigen aussersächsischen Stationen, für welche nach Punkt 2 nicht anderweite Frachtsätze in Kraft treten, die seither maassgebend gewesenen Tarife bis auf weiteres in Geltung. Dies gilt allgemein

3. auch für Sendungen von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen

zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau einerseits und aussersächsischen Stationen andererseits.

Die seitherigen Beschränkungen des Verkehres mit der Zittau-Markersdorfer und der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Schmalspurbahn kommen in Wegfall.

Dresden, am 24. März 1896. (626)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Zum Gütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 1. April d. J der 3. Nachtrag in Kraft.

Er enthält u. a. infolge Eröffnung der Verbindungsbahn Elberfeld-Varresbeck-Vohwinkel abgekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 1. April 1896. (627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr (Gruppe VI/VII). Am 1. April d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft, welcher anderweite, gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, Ergänzungen von Ausnahmetarifen, eine Bestimmung über die Schliessung der Station Mülheim a/Rh. K. M. und sonstige theilweise bereits eingeführte Aenderungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu dem Preise von 30 ₰ für das Stück zu haben.

Essen, den 27. März 1896. (628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1896 kommt zur „Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen" Nachtrag I zur Einführung.

München, im März 1896. (629)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. kommt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser verschiedenen bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen die Aufnahme der Haltestellen Hörbering, Loiching und Woringen und neue theilweise ermäs-

sigte Entfernungen für den Verkehr mit den Luxemburgischen Stationen Clerf, Ulflingen, Ulflingen Grenze und Wilwerwiltz.

München, im März 1896. (630)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892. Mit dem 1. April d. J. wird die Station Altendorf-Kronenberg in die Klassen 1—4 und 8, die Station Bergisch-Gladbach in die Klasse 12 des vorbezeichneten Tarifs aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. März 1896. (631)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Niederdeutscher Kohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. werden die Stationen Broderstorf, Dammerstorf, Dettmannstorf-Kölzow, Gross-Lüsewitz, Langhagen, Roggentin, Sanitz, Sülze, Teschendorf, Tessin und Tribsees der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn in den Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1893 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 27. März 1896. (632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. kommen die für die Artikel Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation, Holzzellstoff (Cellulose) sowie Strohstoff, Strohzellstoff im Verkehre zwischen der Station Marxgrün-Steben einer- und den Verbandsstationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen andererseits in den Tarifheften 1 und 2 bestehenden besonderen Ausnahme - Tarifsätze zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkte ab erfolgt die Frachtberechnung für diese Artikel wie im Verkehre mit den übrigen Bayerischen Stationen zu den billigeren Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für Holz des Spezialtarifes II.

Dresden, den 24. März 1896. (633)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. April d. J. kommt die Station Zittau als Station der Königlich Preussischen Staatsbahn in Wegfall. Die für Zittau K. E.-D. Breslau bestehenden Frachtsätze, Entfernungen und Bestimmungen (S. 20 des Hefts 5 Theil II b vom 1. Mai 1895) treten mit dem genannten Tage ausser Kraft.

Strassburg, den 23. März 1896. (634)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 10. April d. J. treten für die Beförderung von Erzen und Schlacken der Ausnahmetarife Nr. 6 a und 6 b ab Petrowitz und Saybusch nach Station Friedrichshütte des Direktionsbezirks Kattowitz direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Verbandstationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 28. März 1896. (635)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt zum Gütertarife für obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben mehreren Aenderungen in den Entfernungen der Kilometertafeln II und III, in den Zuschlagskilometern der Ilmenau-Grossbreitenbacher Bahn und in den Ausnahmetarifen hauptsächlich die Entfernungen für die am 1. April cr. in den Tarif neuaufgenommenen Sächsischen Stationen Hirschfelde und Ostritz der Strecke Nikrisch-Zittau.

Die durch den Nachtrag herbeigeführten Entfernungserhöhungen treten, soweit sie nicht schon besonders bekannt gegeben sind, erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben. Ebendaselbst ist Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. zu erhalten.

Erfurt, den 23. März 1896. (636 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Preussische Staatsbahnen. Umkartirungstarif. Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 erhält der 2. Absatz unter Ziffer 2 folgende Fassung:

„Für Stückgut (Fracht-, Eil- und Schnellzugsgut) wird an Stelle der in den §§ 3 bis 5 der „Allgemeinen Tarifvorschriften" vorgesehenen Mindestbeträge nur eine Mindestfracht von 10 ₰ für die Theilstrecke erhoben."

Berlin, den 26. März 1896. (637)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen
Eisenbahndirektionen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. April l. J. treten für die Beförderung von Wasserglas in Wagenladungen von 10000 kg ab Mannheim, Ludwigshafen a/Rh., Frankfurt a/M. und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen nach Marthalen, Station der Schweizerischen Nordostbahn, direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 26. März 1896. (638)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Flachs, Hanf usw. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893. Am 1. April d. J. tritt der 3. Nachtrag, enthaltend u. a. Schnittfrachtsätze für neu aufgenommene Stationen, in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind von unserer Drucksachen-Verwaltung zu beziehen.

Köln, den 1. April 1896. (639)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv - Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Konitz am 23. April 1896, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33, 36 und 37 sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Werden auch die Zeichnungen Bl. 34, 35, 38 bis 40 gewünscht, so müssen im ganzen 4,5 ℳ eingesandt werden. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar 1896 bekannt gemacht.

Danzig, den 28 März 1896. (640)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung in Breslau O/S. Bhf. Am 1. April d J. wird auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau in den Geschäftsräumen der Auskunftsstelle für den Personenverkehr und der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte eine Auskunftsstelle für Angelegenheiten des Güter- und Viehverkehrs errichtet. Dieselbe hat die Bestimmung, Auskunft zu ertheilen auf Anfragen des Publikums über Güter- und Viehtarife, über Beförderungs- und Zollabfertigungsvorschriften, sowie über sonstige Verkehrsverhältnisse und zwar sowohl für den engeren Verkehr des Direktionsbezirks Breslau als auch für den direkten Verkehr mit anderen Preussischen Direktionsbezirken und mit Stationen fremder Bahnen sowie thunlichst auch für weitere Verkehrsgebiete. Grössere Arbeiten, wie Eintragung von Tarifsätzen in umfangreiche Tabellen, sind ausgeschlossen.

Die Auskunft wird unentgeltlich ertheilt, jedoch ohne rechtliche Gewährleistung für die Richtigkeit der Angaben.

Die Geschäftsstunden sind von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 3 bis 6 Uhr Nachmittags festgesetzt.

Vom 1. April d. J. ab wird in unserem Verkehrsbüreau Auskunft über Tarif- und Verkehrsangelegenheiten nicht mehr ertheilt.

In Verbindung hiermit bringen wir zur Kenntniss, dass Tarifdrucksachen, soweit dieselben den diesseitigen Bezirk berühren, gegen Erlegung des Verkaufspreises durch Vermittelung der Stationskassen bezogen werden können.

Breslau, den 24. März 1896. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von der Fabrik wasserdichter Baumaterialien, Büsscher & Hoffmann, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 28. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen: 1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M. 2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W, Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen: Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden. Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf. Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. April 1896.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 11. d. Mts.

Inhalt:

Die Betriebsstatistik.
Der Grunderwerb in Elsass-Lothringen.
Vereinsmittheilungen:
Ab- u. Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Verstaatlichung der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.
Gesetzentwurf, betr. die Aenderung des Bauprogramms für die Wiener Verkehrsanlagen.
Eisenb. Chodorow-Podwysokie.
Beistellung von gutem Trinkwasser auf allen Stationen und Haltestellen.
Deputationen beim Eisenbahnminister.
Der Aussenhandel der Monarchie in den ersten 2 Monaten des Jahres 1896.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenbahnen im Februar d. J.
Eisenbahnkonzessions - Verhandlungen in Ungarn.
Aufkündigung eines Betriebsübernahme-Vertrages.
Oesterr.-Ungar. Eisenbahndirektoren-Konferenz.
Kongress d. Oesterr. Eisenbahner.
Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im Februar d. J.
Generalversammlung.
Börsenbericht.
Aus Belgien:
Neue internationale Linien.
Nationale Nebenbahngesellschaft.
Strassenbahn Ostende-Strand.
Die Brüsseler Strassenbahnen in 1895.
Aus Italien:
Eröffnungen. Betrieb. Konzessionen, Bauten u. Entwürfe.
Aus Frankreich:
Die Anwendungsbedingungen d. Verbandstarife.
Die Norwegischen Bahnen im Jahre 1894/95.
Die Kanadische Pacificbahn.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 10. v. Mts.
Urtheile des Reichsgerichts.
Verschiedenes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Nachruf.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Betriebsstatistik.

In den Büreaus der Deutschen Eisenbahndirektionen werden im Laufe eines Jahres eine grosse Anzahl statistischer Tabellen zusammengestellt, welche über die Resultate der Verwaltungsthätigkeit Aufschluss geben. Es wird eine Zusammenstellung der Ergebnisse des Verkehrs und des Betriebes, der Bahnunterhaltung und des Finanzwesens gefertigt, es werden Tabellen hergestellt über die Bezüge der Beamten und über die Löhne der Arbeiter, über die Unfälle und über die Kosten der Zugförderung. Ueber alle Fragen, die beim Eisenbahnwesen von Interesse sind, geben die verschiedenen statistischen Hefte erschöpfend Auskunft, und dürfte es wohl kein Land geben, in welchem die Verhältnisse der einzelnen Bahnen so erschöpfend veröffentlicht werden als in Deutschland.

Unter diesen verschiedenen Zusammenstellungen nimmt die Betriebsstatistik einen grossen Platz ein; dieselbe weist nach, wieviel die Leistungen der Lokomotiven und der Wagen in einem bestimmten Zeitraum (meistens 1 Jahr) betragen haben, und ergibt damit gewissermaassen die Arbeitsmenge, welche eine Eisenbahn zur Erfüllung ihrer Aufgabe aufgewendet hat. Sie ist vergleichbar der Nachweisung der Fabrikationsarbeiten, wie solche von einer industriellen Gesellschaft aufgestellt werden muss, während die Verkehrsstatistik dem Nachweis der hergestellten Fabrikate und die Finanzstatistik der Bilanz einer industriellen Gesellschaft entspricht. Für sich allein gibt keine der genannten Statistiken ein vollkommenes Bild der Lage und der Wirthschaft einer Eisenbahn, sondern erst alle zusammen lassen Schlüsse zu auf die Sparsamkeit oder die Geschicklichkeit der Verwaltung und müssen daher zu Vergleichen alle herangezogen werden.

An statistischen Werken über Deutsche Eisenbahnen sind vornehmlich folgende von besonderer Bedeutung: die sogenannte Reichsstatistik (genauer: Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichseisenbahnamt) gibt in 34 Tabellen und 4 Anhängen eine Uebersicht über die sämmtlichen Haupt- und Nebenbahnen im Deutschen Reiche. Die 34 Tabellen zerfallen in 8 Abschnitte, von denen der vierte Abschnitt speziell den Betrieb in 10 Tabellen behandelt; diese sind gegliedert in: A. Bestand und Beschaffungskosten der Betriebsmittel; B. Leistungen der Betriebsmittel; C. Aufwendungen für die Leistungen und für die Unterhaltung der Betriebsmittel.

Der Abschnitt B. gibt an: in Tabelle 17 die Leistungen der Lokomotiven, in Tabelle 18 die Leistungen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen. Die Leistungen der Lokomotiven sind getrennt angegeben nach Nutzkilometern im Zugdienst,

sowohl als Zugmaschinen wie als Vorspann- und Schiebemaschinen, im Rangirdienst und im Reservedienst. Die im letzteren Dienst geleisteten Stunden sind sodann in Kilometer umgesetzt und wird eine Angabe gemacht, wieviel Nutzkilometer jede Lokomotive einer Verwaltung jährlich durchschnittlich zurückgelegt hat und wieviel Kilometer bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung durchschnittlich jährlich auf eine Lokomotive zu rechnen sind, um danach eine Verhältnisszahl zu ermitteln, wie sich die Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotive zu ihren Leistungen stellt. Hierbei ist es natürlich das Bestreben einer guten Verwaltung, die Nutzkilometer einer Maschine zu erhöhen, doch zeigen die grösseren Deutschen Bahnnetze darin keine erheblichen Differenzen. Für die Preussischen Staatsbahnen finden sich angegeben im Jahre:

1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94
Nutzkilometer jährlich für 1 Lokomotive					
21 145	22 270	23 498	23 450	21 721	21 498

während an Gesammtkilometern, nämlich Nutzkilometer + Leerfahrten + Rangirdienst + Reservedienst sich ergeben im Jahre:

1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94
Gesammtkilometer für 1 Lokomotive					
33 625	35 612	37 517	37 581	34 801	34 248

Dagegen ergeben sich Unterschiede, wenn man die Leerfahrtkilometer (Spalte 22 der Tabelle 17) mit den Nutzkilometern der eigenen Lokomotiven (Spalte 20 der Tabelle 17) vergleicht. Pro 1893/94 ist dies Verhältniss z. B. bei den:

$$\text{Preussischen Staatsbahnen} = \frac{15\,243\,219}{227\,902\,687} = \text{rot. } \frac{1}{14}$$

$$\text{Bayerischen Staatsbahnen} = \frac{268\,222}{37\,859\,196} = \text{rot. } \frac{1}{141}$$

$$\text{Sächsischen Staatsbahnen} = \frac{1\,583\,002}{24\,088\,422} = \text{rot. } \frac{1}{15}$$

Hier ist die geringe Zahl der Leerfahrten bei den Bayerischen Bahnen auffallend.

Ebenso ergeben sich die Unterschiede, wenn man die Spalte 25 der Tabelle 17 (Lokomotivkilometer im Rangirdienst bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven = 10 × Zahl der Rangirstunden) mit der Spalte 20 — den Nutzkilometern — vergleicht. Es ist das Verhältniss pro 1893/94 bei den:

$$\text{Preussischen Staatsbahnen} = \frac{119\,000\,000}{227\,000\,000} = \text{rot. } \frac{1}{2}$$

$$\text{Elsass-Lothringischen E.} = \frac{3\,700\,000}{15\,300\,000} = \text{rot. } \frac{1}{4}$$

$$\text{Bayerischen Staatsbahnen} = \frac{10\,800\,000}{37\,800\,000} = \text{rot. } \frac{1}{4}$$

$$\text{Sächsischen Staatsbahnen} = \frac{10\,000\,000}{24\,000\,000} = \text{rot. } \frac{1}{2{,}4}$$

Solche Vergleiche ergeben, dass die Verhältnisse, unter denen die einzelnen Bahnen ihren Betrieb zu führen haben, recht verschiedene Ansprüche an die Leistungen der Verwaltungen stellen.

In Tabelle 16 (Bestand der Gepäck- und Güterwagen) ist in Spalte 32 eine direkte Vergleichung der einzelnen Bahnen durch die Angabe der Achsen der eigenen Wagen, welche auf 10 km Betriebslänge kommen, angegeben. Es sind dies pro 1891/92 bis 1893/94:

	1891/92	1892/93	1893/94
bei den Preussischen Staatsbahnen	166,62	169,26	170,33
„ „ Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	162,90	162,06	159,31
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	78,04	80,63	80,81
„ „ Sächsischen „	197,26	195,73	196,94
„ „ Württemberg. „	86,01	84,83	83,68
„ „ Badischen „	128,32	136,26	137,09
„ „ Mecklenburg. „	45,30	45,89	*)
„ „ Oldenburgischen „	60,14	62,98	60,85
„ der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	445,07	452,61	456,17

Diese Tabelle zeigt zugleich, ob die Vermehrung des Güterwagenparks in den einzelnen Etatsjahren mit der Ausdehnung der Bahnlänge gleichen Schritt gehalten hat oder ob die Ausdehnung rascher erfolgt ist, als die Wagenvermehrung.

In Tabelle 18 (Leistungen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen) ist die Spalte 22 — Wagenachskilometer von sämmtlichen Wagen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge — diejenige, welche die weitgehendsten Vergleiche gestattet.

Es sind geleistet:

	1891/92	1892/93	1893/94
	Wagenachskilometer pro 1 km durchschnittliche Betriebslänge		
bei den Preussischen Staatsbahnen	364 650	353 559	362 270
„ „ Reichseisenbahnen	380 728	371 835	396 774
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	230 329	240 616	254 783
„ „ Sächsischen „	341 254	341 696	353 958
„ „ Württemberg. „	212 258	212 162	211 634
„ „ Badischen „	295 739	303 566	323 693
„ der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn	138 813	137 276	142 920
„ „ Lübeck-Büchener Bahn	229 661	228 708	237 277

Es sind also im Jahre 1891/92 über jedes Kilometer der Bahn an einem Tage gelaufen:

in Preussen . . . . . = etwa 1 000 Achsen
„ Bayern . . . . . = „ 631 „
„ Sachsen . . . . . = „ 935 „
„ Württemberg . . . = 582 „ usw.

Auch über die Ausnutzung der Wagen gibt diese Tabelle in Spalte 52 eine Auskunft, indem daselbst verzeichnet ist: Für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse beträgt die durchschnittliche Nettolast bei den Güterwagen beladen und leer:

	1891/92	1892/93	1893/94
	Prozent des Ladegewichts		
bei den Preussischen Staatsbahnen	46,98	46,72	46,40
„ „ Reichseisenbahnen	50,96	50,19	50,57
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	48,75	45,49	44,36
„ „ Sächsischen „	43,04	45,77	45,55
„ „ Württemberg. „	39,44	42,49	41,32
„ „ Badischen „	41,20	40,08	39,92
Durchschnitt der Staatsbahnen	46,92	46,46	46,04

Es zeigt dies, dass über die Hälfte aller Fahrten der Güterwagen Leerläufe gewesen sind.

In Tabelle 19 der Reichsstatistik sind endlich die Kosten der für die Leistungen der Betriebsmittel verwendeten Materialien angegeben; hier ist in Spalte 41 enthalten: Für die Leistungen aller Betriebsmittel betragen die Gesammtkosten des Materials auf 1 000 Nutzkm im Durchschnitt 243 *M.* bei den Staatsbahnen; doch wechseln hier die Zahlen von 64 *M.* bei der Schleswig-Angeler Eisenbahn, welche 1891/92 für 3 Lokomotiven nur 140 t Steinkohlen verwendet hat, bis zu 1 751 *M.* bei der Warstein-Lippstadter Eisenbahn, welche bei 5 Lokomotiven 1 385 t verbrauchte. (Fortsetzung folgt.)

*) Die Linien sind getrennt angegeben.

Der Grunderwerb in Elsass-Lothringen.

Von Amtsrichter W. Coermann in Bolchen (Lothringen).

Die durch § 1 des Gesetzes vom 24. Juli 1889 als obligatorisch eingeführte notarielle Beurkundung von Grundeigenthumsübertragungen ist durch Gesetz vom 14. Juli 1895 dahin erweitert, dass den notariellen Urkunden im Sinne dieses Gesetzes gleichgestellt sind:

„c) alle Urkunden, bei deren Errichtung der Reichsfiskus, der Landesfiskus, ein Elsass-Lothringischer Bezirk oder eine Elsass-Lothringische Gemeinde als Erwerber oder Veräusserer mitgewirkt hat."

Der nunmehr aufgehobene 3. Absatz des § 1 des früheren Gesetzes führte nur „die von Elsass-Lothringischen Gerichten oder Verwaltungsbehörden in Gemässheit der bestehenden Gesetze errichteten Urkunden" an. Anlass zu der Gesetzesänderung gab die besondere Stellung der Reichseisenbahn-Verwaltung. Die Aufführung der Landesbehörden unter Ausserachtlassung der Reichsverwaltungen, welche im Lande ihren Sitz haben, hat zu der Auffassung geführt, die von der Kaiserlichen Generaldirektion abgeschlossenen Kaufverträge bedürften fortab wie diejenigen unter Privaten der notariellen Verbriefung. Zwar hat sich das Landgericht Strassburg in einem Beschlusse vom 30. Mai 1893 (abgedruckt in der „Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothr." XVIII, 498) dahin ausgesprochen, dass die fragliche Befugniss der Landesbehörden den Reichsverwaltungen, insbesondere derjenigen der Reichsbahnen, in gleicher Weise zustehe; ferner bemerkt Ministerialrath Leoni in der Ausgabe des Gesetzes vom 24. Juli 1889 (Strassburg, Trübner 1889) zu § 1 Abs. 3, dass die besonderen Vorschriften dieses Absatzes nur Beispiele seien und fährt dann wörtlich fort: „Der gesetzgeberische Gedanke geht dahin, dass an der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde zur authentischen Verbriefung von Veräusserungsverträgen überhaupt nichts geändert werden sollte, so dass also insoweit der Notariatszwang nicht platzgreift." Gegen diese Ausführungen sind aber in der Praxis wiederholte Zweifel erhoben, auch ist gegen sie eine Abhandlung des Notars Stiff — abgedruckt in der „Elsass-Lothringischen Notariats-Zeitschrift" Bd. XIV S. 65 — gerichtet, der insbesondere den landgerichtlichen Beschluss angreift. Die heutige Gesetzesänderung hat die Bekämpfung der Stiff'schen Erörterungen überflüssig gemacht.

Nach Französischem Recht tritt die Rechtskraft eines Kaufvertrages mit dem Augenblick der Willensübereinstimmung ein. Die Einführung der Verbriefungspflicht hat hieran nichts geändert, besonders nicht den Beginn der Vertragswirksamkeit bis zur Vollziehung der notariellen Beurkundung hinausgezogen. Formen für die Beurkundung hat das Gesetz vom 24. Juli 1889 nur in so weit vorgeschrieben, als solche zur Zuständigkeit der Notare gehört, es sind dies die von Notaren bei derartigen Akten allgemein zu beachtenden. Die Ausnahme der Bahnbehörde von diesem Formenzwang hebt jedoch die früher begründeten Beurkundungsvorschriften nicht auf, mit anderen Worten: das Gesetz vom 24. Juli 1889 hat auf von der Eisenbahn abzuschliessende Kauf- und Verkaufsverträge über Grundstücke keinen Einfluss.

Ueber die Formen der Verwaltungsakte bestimmt Art. 14 des Gesetzes vom 5. November 1790:

„Weder für Aufnahmen der Pachtverträge, noch für alle anderen Beurkundungen der Verwaltung ist die Zuziehung eines Notars erforderlich . . . . . . Die Urschrift wird von den Parteien, welche dies können, vor den anwesenden Mitgliedern der Verwaltung und dem Sekretär unterschrieben, letzterer unterzeichnet allein die Ausfertigung." (Möller-Althof, Gesetzsammlung Bd. II S. 41.)

Für Kaufverträge im Zwangsenteignungsverfahren hat Art. 56 des Gesetzes vom 3. Mai 1841 diese Vorschrift ausdrücklich bestätigt:

„Die Kaufverträge und sonstigen auf die Erwerbung der Grundstücke bezüglichen Urkunden können in den für Verwaltungsakte vorgeschriebenen Formen errichtet werden." (Möller-Althof a. a. O. S. 549.)

Soweit für einzelne Verwaltungszweige selbständige Behörden eingerichtet sind, sind die Befugnisse auf diese Behörden übergegangen. Ob dieselben Reichs- oder Elsass-Lothringische Landesbehörden sind, ist nach jetzt herrschender Ansicht dafür rechtsunerheblich. Vergl. in diesem Sinne: Leoni, Verfassungsrechte in Els.-Lothr., 1892 S. 89, Laband, Staatsrecht 2. Aufl., Bd. II S. 849, 850.

Den erwähnten Vorschriften widersprechen nicht die doppelte Ausfertigung des Vertrages unter Wiederholung aller Unterschriften durch die Betheiligten, die Beglaubigung der Handzeichen der des Schreibens unkundigen Personen durch Zeugen und ähnliche Formen, welche dem notariellen Verfahren unbekannt sind. Die von der Reichseisenbahn-Verwaltung vorschriftsmässig aufgenommenen Kaufverträge haben bezüglich der Eigenthumsübertragung gleiche Wirkung unter den Betheiligten wie Dritten gegenüber wie die notariell verbrieften. Allerdings ist der Bahnbehörde durch § 2 des Gesetzes vom 14. Juli 1895 die Pflicht auferlegt, dafür Sorge zu tragen, dass wie bei dem Notar in der Urkunde die Rechtsvorgänger der bisherigen Eigenthümer und deren Erwerbstitel angegeben, ferner die Urkunden in dem Hypothekenamte überschrieben und das Eigenthum im Grundbuche eingetragen werde, die Unterlassung dieser Vorschrift kann aber die Rechtsgültigkeit der Vertragsbeurkundung nicht beeinflussen.

Zur Beseitigung jeden Zweifels über die Rechtsgültigkeit der in der Zwischenzeit zwischen beiden Gesetzen von der Bahn abgeschlossenen Kaufverträge hat § 3 des neuen Gesetzes angeordnet, dass alle diese Verträge gelten sollen, sofern sie nur den Vorschriften des neuen Gesetzes entsprechen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist die Strecke Nikrisch-Zittau (23,1 km) am 1. April d. J. aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ausgeschieden und in den Besitz und Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen übergegangen. Die genannte Strecke ist infolge dessen Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ab- und denjenigen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die nachstehend bezeichneten Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau und zwar:

1. Neudorf a/Gr.-Hermsdorf, Bad (12,178 km),
2. Lauban-Marklissa (10,793 km),

welche am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1216 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1235 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die Regierungsvorlage über diese Verstaatlichung wurde erst in der letzten Sitzung des Abgeordnetenhauses vor den Osterferien eingebracht und bereits auf die Tagesordnung der ersten Sitzung nach Ostern (14. d. Mts.) zur Verhandlung angesetzt. Der bezügliche Gesetzentwurf soll die Regierung ermächtigen, die Linien der Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn unter den bekannten Bedingungen zu erwerben; daran reiht sich in der Vorlage der Wortlaut der unter Vorbehalt der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Verträge und deren Begründung. (Diese Begründung besprechen wir demnächst.)

Gesetzentwurf, betreffend die Aenderung des Bauprogramms für die Wiener Verkehrsanlagen.

Dieser in Nr. 24 S. 222 d. Ztg. besprochene Gesetzentwurf wurde im Plenum des Abgeordnetenhauses mit grosser Majorität angenommen. Aus der hierbei gehaltenen Rede des Eisenbahnministers, Ritter von Guttenberg, welcher sich auch in der Debatte mit den hierbei vorkommenden Verkehrsfragen beschäftigte, ist folgendes hervorzuheben: Der Minister erinnert daran, dass dieses neue Projekt hauptsächlich den Wünschen des Herrenhauses zu verdanken ist, dass nämlich die in Rede stehenden Eisenbahnanlagen, um einen sicheren Uebergang zu normalen Betriebsmitteln zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehrs entsprechen und dass Hochbauten in der lichten Höhe von 4,8 m ausgeführt werden. Das

Projekt ist entstanden durch das allgemeine Drängen der Bevölkerung und des Hauses, ein Projekt vorzulegen, welches den gerechten Anforderungen entspricht. Es waren früher lange Verhandlungen mit einer Privatgesellschaft in dieser Richtung im Zuge, aber die Techniker waren vom Anfang an der Meinung, dass diese Stadtbahn, wie sie im ersten Projekt geplant war, den Bedürfnissen der Stadt Wien nicht entsprechen werde. Die neue Vorlage entspricht den wichtigsten Interessen und einem Betriebsplane, auf Grund dessen auf den Hauptlinien alle drei Minuten Züge nach beiden Richtungen abgelassen werden können. Das jetzige Projekt ist ein endgültiges, und Mehrforderungen werden nicht gestellt werden. Bezüglich der Stadt Prag werde seitens der Regierung dasselbe Wohlwollen entgegengebracht werden wie allen übrigen Städten. Bezüglich des Wunsches nach einem Moldau-Elbekanal sei die Statthalterei in Prag bereits aufgefordert worden, Anträge über die Zusammensetzung der Kommission zu stellen, und wenn diese Anträge an die Regierung kommen, werde dieselbe nicht ermangeln, alle Einleitungen dahin zu treffen, dass womöglich im nächsten Jahre die ersten Schritte zur Aufstellung des Projekts und zum Zustandekommen dieses Kanals gemacht werden. Ebenso sei bezüglich des Flosshafens in Smichow (bei Prag) nunmehr das Projekt bereits eingelangt; es ist vom Handelsministerium und dem Ministerium des Innern bereits genehmigt, und das ganze Projekt liegt nunmehr im Eisenbahnministerium, wo auch bezüglich der Eisenbahnverbindungen die nöthigen Studien gemacht werden.

(An der Annahme dieses Gesetzentwurfs von Seiten des Herrenhauses ist nicht zu zweifeln, wir werden daher darauf nicht weiter zurückkommen.)

Die Eisenbahn Chodorow-Podwysokie.

Die in Nr. 18 S. 167 und Nr. 22 S. 201 d. Ztg. besprochene Regierungsvorlage wurde nach einer kurzen Polemik über die angebliche Bevorzugung Galiziens bei der Schaffung neuer Eisenbahnen einstimmig genehmigt. (Bezüglich des Herrenhauses gilt auch das Vorangeführte.)

Beistellung von gutem Trinkwasser auf allen Stationen und Haltestellen.

Das „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 34 enthält einen Erlass des Eisenbahnministers, in welchem, anknüpfend an die diesbezügliche Anordnung der K. K. Generalinspektion vom Jahre 1891, die Wichtigkeit der Versorgung der Stationen und Haltestellen mit gutem Trinkwasser für den Bedarf der Stationsbediensteten wie auch des Reisepublikums besonders hervorgehoben wird. Es heisst in dem Erlasse u. a., es sei geeignete Vorsorge zu treffen, dass in den Stationen zur Sommerzeit tadelloses Trinkwasser in reinen Gefässen zum Herumtragen gelange und dass die vorhandenen Wasser-Entnahmestellen (Brunnen und Zapfstellen), insofern sie dem Publikum zugänglich gemacht werden können, durch Orientirungstafeln kenntlich gemacht werden. Es sei auch darauf zu achten, dass das in Personenwagen in den Toiletteräumen mitgeführte Trinkwasser, besonders im Sommer, öfters erneuert werde, und dass die bezüglichen Gefässe stets in reinem Zustande erhalten werden.

Deputationen beim Eisenbahnminister.

In Angelegenheit des Baues der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn sprach eine Deputation der Vorstadt Hernals, wegen Abänderung des dieselbe betreffenden Bauplanes, vor. Der Minister erklärte, dass er sofort Veranlassung treffen werde, dass alle vorliegenden Projekte durch „unparteiische“ Ingenieure geprüft werden, um so mehr, als mit dem Bau in längstens 14 Tagen begonnen werden müsste.

In Angelegenheit des Bahnbaues Olberndorf-Hotzenplotz wurde der diesbezüglichen Deputation erklärt, dass der Bau dieser Bahn bereits in das Lokalbahnprogramm aufgenommen sei. Es handle sich nur um die Lösung der Frage, ob diese Linie mit Normalspur gebaut werden solle, da die Regierung bisher nur die Schmalspur in Aussicht nahm.

Endlich erhielt eine betreffende Deputation die Zusage, die beiden noch nicht ausgebauten Böhmerwaldbahnen in die diesjährige Vorlage über die Lokalbahnen aufzunehmen.

Der Aussenhandel der Monarchie in den ersten zwei Monaten des Jahres 1896.

Für Januar und Februar d. J. ergibt sich das folgende Resultat:

	Ausfuhr		Einfuhr		+ Mehrausfuhr — Mehreinfuhr	
	1896	1895	1896	1895	1896	1895
	Millionen Gulden					
Rohstoffe . . .	41,77	47,50	68,18	63,76	— 26,41	— 16,26
Halbfabrikate .	13,87	11,58	17,56	17,20	— 3,69	— 5,63
Fabrikate . . .	51,82	49,74	32,90	29,82	+ 18,92	+ 19,92
Gesammtsumme	107,47	108,83	118,66	110,79	— 11,19	— 1,96

Das Gesammtbild der Handelsbilanz hat sich gegenüber dem Vorjahre neuerlich verschlechtert. Während in den ersten zwei Monaten des Vorjahres nur ein Einfuhrüberschuss von 2 Millionen Gulden resultirte, ist jetzt die Bilanz mit 11.2 Millionen Gulden passiv. Hierbei haben allerdings mehrere zufällige Momente, wie eine erhöhte Anschaffung von Tabak seitens des Aerars und das Entfallen der Ausfuhr von Gewehren mitgespielt.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat Februar d. J.

Im Februar kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 145; bei den Personenzügen über 20 Minuten 289; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 121; im ganzen 555. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 52.

Eisenbahnkonzessions-Verhandlungen in Ungarn.

Der Kommunikationsausschuss des Abgeordnetenhauses nahm ohne Debatte die Gesetzentwürfe, betreffend die Konzessionirung der Kecskemet-Tisza-Uger und der Tisza-Polgar-Nyiregyhazaer Vizinalbahnen an. Ferner wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Konzessionirung der Eisenbahn Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass-Landesgrenze angenommen.

(Die betreffenden Konzessionirungen tragen wir successive nach.)

Aufkündigung eines Betriebsübernahme-Vertrages.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hatte am 1. März 1892 den Betrieb der als Strassenbahn zu verwaltenden Flügellinie Kronstadt-Hosszufalva (-Langdorf) der Lokalbahn Kronstadt-Háromszék unter der Bedingung auf 3 Jahre in den Betrieb übernommen, dass, falls der Betrieb nicht nach Ablauf des Vertrages aufgekündigt würde, der Vertrag stets auf 2 Jahre als verlängert anzusehen sei. Diese Aufkündigung ist nun jetzt seitens der Ungarischen Staatsbahnen erfolgt, nachdem der Betrieb der Strassenbahn sich nicht gut in den ihrer übrigen Linien einfügen lässt, daher derselbe bisher mit Verlust verbunden war, während der Betrieb der Hauptlinie Kronstadt-Háromszék noch einen Ueberschuss ausweist.

Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahndirektoren-Konferenz.

Die gemäss der Notiz in Nr. 16 S. 146 d. Ztg. für anfangs März ausgeschriebene Konferenz wird erst anfangs Mai in Wien stattfinden. Ausser den erwähnten 3 Verhandlungsgegenständen (Zinsenberechnung bei Reklamationen, Art. X der Berner Konvention und gemeinsame Klassifikation zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland) ist noch die Ausscheidung einer Reihe von direkten Tarifen auf die Tagesordnung gesetzt. Die Staatsbahnen haben ein Gutachten ausgearbeitet, in welchem der Nachweis erbracht ist, dass einerseits infolge der energisch in Angriff zu nehmenden Durchführung einer einheitlichen Klassifikation des Oesterreichisch-Ungarischen Lokalverkehrs mit dem Theil I der Deutschen Bahnen, andererseits durch Ausscheidung all jener Stationen, bei welchen seit Bestand des einschlägigen direkten Tarifs beziehungsweise innerhalb eines Jahres weniger als 100 Wagenladungen zur Beförderung gelangten, eine grosse Anzahl von direkten Tarifen ganz überflüssig werden. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass beispielsweise im Nachbarverkehr mit Sachsen und Bayern nahezu die Hälfte der aufgenommenen Stationen im Laufe eines Jahres gar keinen Versand und Empfang hatten. Wenn man das ungeheuere Verrechnungsmaterial, das zur Kontrole und Revision nöthige Personal in Betracht zieht, ist eine solche Maassregel nur vollkommen begründet. Von dieser allgemeinen Maassregel sind selbstredend der Verkehr in Getreide, Holz, Kohle usw. und alle jene Stationen ausgenommen, welche bei einer Konjunktur in Frage kommen und ohnehin Spezialtarife haben.

Kongress der Oesterreichischen Eisenbahner.

An mehreren Tagen fand eine vom Verbande der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten der Oesterreichischen Eisenbahnen einberufene Eisenbahnbeamten-Versammlung statt, zu der Delegirte der Eisenbahnbeamten von fast allen Kronländern und einige Reichsrathsabgeordnete erschienen waren. Von der Unzahl der von den Delegirten vorgebrachten Beschwerden und Wünsche erwähnen wir, dass vom Eisenbahn- und Finanzminister zwar die Zusicherungen über die Verbes-

serung der materiellen Lage gegeben wurde, dass aber im Reichsrathe nichts für die Eisenbahnbeamten geschehe.

Die Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Februar d. J.

betrugen 6,8 Millionen Gulden. Gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich eine Steigerung um 1,01 Millionen Gulden. Für die ersten 2 Monate resultirt eine Gesammteinnahme von 14,18 Millionen Gulden, welche um 1,6 Millionen Gulden grösser ist als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Generalversammlung der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 20. März d. J.

In dieser in Salzburg abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, von dem Reingewinne per 176 267 fl. 5 % = 8 813 fl. zur Dotirung des Reservefonds, 3,49 % = 167 171 fl. für Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Koupons der Prioritätsaktien zu verwenden, so dass 283 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Reinerträgniss des Jahres 1895 ist um etwa 3 000 fl. grösser als jenes von 1894. Die Entwickelung des Unternehmens schreitet stetig vorwärts und insbesondere die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben sich erhöht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Banken und Industrieunternehmungen verzeichnen günstige Dividenden für das Jahr 1895; unsere Werthpapiere wandern ins Ausland, die Industrie ist reichlich beschäftigt, die Eisenpreise steigen, die Verkehrsaussichten der Eisenbahnen sind mit Rücksicht auf den vermehrten Rübenbau und die Entwickelung des Zuckergeschäftes vielversprechend. Trotz der sonstigen Geschäftsstille an der Börse war doch in den Eisenbahnaktien einige Bewegung wahrnehmbar. So erhöhten sich die Kurse der Elbethalbahn (284,75), Staatsbahn (349), Buschtêhrader Bahn Lit. B. (539), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293,25), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (219,25), Ungarisch-Galizischen Bahn (207,30) und insbesondere der Aussig-Teplitzer Bahn (1714). Zu gleicher Notiz verblieben die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (193), während die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3410), Nordwestbahn (282,25), Südbahn (96) und Buchtêhrader Bahn Lit. A. (1455) etwas matter schlossen. In Prioritäten war es ganz still.

Aus Belgien.

Neue internationale Linien.

Der Civilingenier C. Rollier in Schaerbeek hat zwei Flugschriften über die künftigen Anlagen von Antwerpen und über die Verbesserung der Polder des Waes-Landes verfasst, von denen die eine die Scheldeeisenbahn und den Scheldeübergang behandelt. Rollier ist der Ansicht, dass Belgien kein Mittel versäumen dürfe, um sich das Uebergewicht im Durchgangsverkehr, das ihm besonders die Holländischen Häfen streitig machen, zu sichern; er verlangt demnach für den Deutschen Verkehr die Aufgabe der Vesdrelinie und ihren Ersatz durch die Linie Ostende-Gladbach-Düsseldorf und andererseits den Bau der Linie Ostende-Brüssel-Mainz. Rollier hält letztere Linie für sehr nützlich für Antwerpen und kündigt die baldige Veröffentlichung einer Arbeit über diesen Gegenstand an. Der „Moniteur des chemins de fer", dem wir diese Mittheilungen entnehmen, bezweifelt indessen die Verwirklichung dieses Planes, nachdem der Jahre lang verfolgte Entwurf des Grafen van der Straeten-Ponthoz für eine direkte Bahn Antwerpen-Mainz ins Wasser gefallen ist.

Rollier stellt fest, dass zwischen Antwerpen und Herenthals, wenn man sich entschliessen würde, über Antwerpen-Düsseldorf Schnellzüge einzulegen, die neue Linie auf neuem Bahnkörper hergestellt werden müsste, anstatt dass sie auch ferner nach Antwerpen (Ostbahnhof) über Lierre herabsteigt. Man müsste eine neue Linie bauen, die im Norden des Maas-Scheldekanals über Vorsselaer, Pulle, Pulderbosch, Santhoven, Schilde, Wyneghem und Schooten nach einem neuen grossen Bahnhof Antwerpen (Merxem) führen würde; dieser hätte einen Personenbahnhof, einen gewöhnlichen Güterbahnhof und einen ausgedehnten Versuchsbahnhof, der je nach Bedürfniss zu vergrössern und mit den erforderlichen Lokomotiv- und Wagenwerkstätten, Materialienniederlagen, Lokomotiv- und Wagenschuppen auszustatten ist, zu umfassen. Von Antwerpen-Merxem soll sich die Linie nach Eeckeren-Süd richten, unter dem gerade gelegten Bett der Schelde im Tunnel durchführen, auf der Insel Austruweel eine erste Station erhalten und durch Flandern nach Ostende führen. Nach Fertigstellung der neuen Bahn soll die Linie Lüttich-Mecheln-Ostende für den internationalen Verkehr aufgegeben werden.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Durch Königliche Verordnung vom 20. Februar d. J. hat die Gesellschaft die Konzession für die Nebenbahn Löwen-Tervueren, die in $1\frac{1}{2}$ Jahren auszuführen ist, erhalten. Der Staat trägt zum Anlagekapital 323 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 10 820,50 Frcs., bei.

Strassenbahn Ostende-Strand.

Unter der Bezeichnung „Compagnie du tramway électrique d'Ostende-Littoral" hat sich am 12. Februar d. J. eine Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Seebahnhof Ostende nach Bad Middelkerke gebildet. Die Gesellschaft will ausserdem ein Elektrizitätswerk errichten, das nicht nur die erforderliche Triebkraft für die Strassenbahn liefern soll, sondern auch die nöthige Elektrizität für die Beleuchtung und Kraftübertragung in allen Wohnungen, Strassen und Anlagen auf dem dem Oberst North durch Vertrag vom 25. Januar 1895 vom Belgischen Staate konzessionirten Gebiet.

Der Sitz der Gesellschaft ist Antwerpen. Das Grundkapital besteht aus 1 750 000 Frcs. und zerfällt in 17 500 Antheilscheine von je 100 Frcs.; davon sind 16 000 voll eingezahlte Antheilscheine dem Oberst North als Entschädigung für seine Zubringungen überwiesen, während die verbleibenden 1 500 Antheilscheine bei der Bildung der Gesellschaft gezeichnet und mit 10 % eingezahlt wurden. Der Verwaltungsrath ist ermächtigt, Schuldverschreibungen in Höhe des Grundkapitals auszugeben.

Die Brüsseler Strassenbahnen im Jahre 1895.

Nach dem Hauptversammlungsbericht vom 16. März d. J. beliefen sich die Betriebseinnahmen 1895 auf 4 046 492,90 Frcs. (gegen 3 534 306,40 Frcs. 1894), die Betriebsausgaben auf 2 112 618,92 Frcs. und der Ueberschuss auf 1 933 873,98 Frcs. Nach Deckung der Lasten und Abschreibungen verblieb ein Reinertrag von 1 124 399,19 Frcs., der sich durch den Reinertrag der gemeinschaftlich mit der Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen betriebenen Linien auf 1 158 936,11 Frcs. erhöhte. Davon flossen 57 946,80 Frcs. in die Rücklagen, 550 710 Frcs. wurden an die Vorzugsantheilscheine (je 15 Frcs.), 150 000 Frcs. an die Stammantheilscheine (je 15 Frcs.), 200 000 Frcs. an die Gewinnantheilscheine (je 4 Frcs.), endlich 79 880,94 Frcs. an die Vorzugs- und Stammantheilscheine (je 1,71 Frcs.) als Gewinn vertheilt, ferner 120 145,95 Frcs. zum Rückkauf von Vorzugsantheilscheinen verwendet und 252,42 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Von der gegenüber dem Vorjahre erzielten Mehreinnahme von 512 186,50 Frcs. entfielen 212 134,85 Frcs. auf die elektrischen und 300 051,65 Frcs. auf die Pferdebahnlinien.

Aus Italien.

Eröffnungen.

S. Eufemia Weiche-Catanzaro. Am 29. Februar d. J. wurde die 9 km lange Strecke Marcellinara-Settingiano-Corate für den Betrieb eröffnet. Die noch fehlende Strecke Corate-Catanzaro-Salo soll erst im Jahre 1897 eröffnet werden.

Cosenza-Nocera Tirrena. Die erste Theilstrecke Cosenza-Pietrafitta soll in diesem Monat dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Betrieb.

Beförderung von Vieh für die Stadt Mailand. Die gesammte Viehbeförderung für die Stadt Mailand soll nach Uebereinkunft zwischen Stadtverwaltung und Leitung des Mittelmeernetzes unter Betheiligung des Königlichen Generalinspektorats sowie der betriebführenden Gesellschaft für Mailand-Vigevano ausschliesslich auf einem am Bahnhof Porta Ticinese neu anzulegenden Viehladeplatz stattfinden. Dieser wird durch besondere Geleise mit dem 600 m entfernten Bahnhof verbunden und mit allen hygienischen Sicherheitsmaassregeln versehen sein, welche in neuester Zeit erprobt sind.

Beförderung von frischen Blumen. Versuchsweise ist von beiden grossen Verwaltungen der Halbinsel zugestanden worden, dass mit den wöchentlichen Luxuszügen zwischen Wien und Nizza — jetzt bis Cannes verlängert — frische Blumen als Eilgut ab Ventimiglia, Bordighera, S. Remo, Ospedaletti und Genua P. P. nach Pontebba loco und Wien befördert werden dürfen.

Alarmsignale. Die Vorrichtung für Alarmschüsse (System Scartazzi-Opezzi), welche an der Weiche Ocquabella, Abzweigung auf Rogoredo, in der Mailänder Ringbahnlinie behufs Prüfung angebracht und unter beständiger Aufsicht gehalten wurden, hat nach dem Bericht des betreffenden besonderen Ausschusses fortlaufend 826 Tage gelegen und dabei 583 Alarmschüsse abgegeben, ohne jemals zu versagen. Da diese Vorrichtung auch im Borgallotunnel der Linie Parma-Spezia günstige Erfolge erreicht hat, ist der Minister seitens der Gesellschaft für Herstellung und Vertrieb dieser Knall-

signale um ausgedehntere Anwendung dieser zuverlässigen Vorrichtung gebeten worden.

Saronno-Grandate. Der Obere Ausschuss für Eisenbahnen und der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, dass die Eisenbahngesellschaft Nordmailand den vorgenannten bisherigen Tram in eine Eisenbahn umwandelt.

Konzessionen, Bauten und Entwürfe.

Konzessionen. Der vom Minister Saracco an die Landesvertretung erstattete Bericht über Ausführung des Gesetzes vom 30. Juni 1889 behandelt die von 1888 bis Ende 1894 gestellten Konzessionsanträge. Es waren deren insgesammt 57 für ebenso viele Bahnlinien, davon 22 von anonymen Gesellschaften bezw. Privatpersonen. Dieselben erstreckten sich auf 2 125 km Länge, wovon indessen nur für 235,7 km Konzessionen mit gleichzeitiger kilometrischer Staatsbeihilfe gewährt werden konnten. Es wurden genehmigt in 1888 Subiaco-Mandela 22,6 km (noch nicht in Bauangriff genommen), in 1889 7 km Verbindung Cerignolo Bahnhof zur Stadt, Rom-Viterbo 92 km und Bielleser Lokalbahnen 41 km. In 1890 erfolgte keine Konzessionirung, in 1891 die der 3,2 km langen Verlängerung Trastevere - Porta Cavalleggeri (Rom - Viterbo) und 14,6 km Varese - Porto Ceresio. In 1892 wurden konzessionirt 8 km Sant' Ellero-Saltino (Vallombrosa), in 1893 37,7 km Corleone-S. Carlo und in der ersten Hälfte des Jahres 1894 die 9,2 km lange Linie Tortona-Castelnuovo Scrivia. Ueber weitere 10 Gesuche für 332,6 km waren die Prüfungsermittelungen zwar abgeschlossen, jedoch die Konzessionirung noch nicht ausgesprochen (was auch seither erst zum Theil geschehen. Die Redaktion), 5 Gesuche für 135,6 km wurden abgelehnt und bezüglich des Restes von 34 Linien mit 1 421 Kilometer Gesammtlänge war die Prüfung noch nicht abgeschlossen.

Als noch nicht ertheilte Konzessionen nach abgeschlossener Vorprüfung werden aufgeführt: 1. Neapel nach Sorrent und Sarno 59 km, 2. Stresa-Cima del Motterone 12,7 km und 3. Chiavenna-Costasegna 10,1 km, alle drei schmalspurig mit 0,95 m Spurweite, ferner die vollspurigen Linien 4. Bari - Locorotondo 106,7 km; 5. Altare - Ferrania 4,8 km; 6. Arezzo - Sinalunga 39,4 km; 7. Nizza Monferrato - Moncalvo 43 km; Montesilvano - Penne 28,8 km; 9. Dogliano - Monchiero 5,6 km und 10. Mesuraca-Roccabernarda 25,3 km. Als nicht im allgemeinen öffentlichen Interesse liegend wurden zurückgewiesen die 5 Konzessionsgesuche für Tortona-Serravalle-Scrivia 20,8 km, Novi-Ovada-Molare (Trambahn-Umwandelung) rund 30 km, Schmalspurlinie Rimini-S. Marino 21,7 km, Livorno-Val di Nievole 55,9 km und für die 7,2 km lange Verbindung zwischen Neapel Hauptbahnhof zur Cumaner Bahn. Der Prüfung unterlagen noch: 1. Alessandria-Ovada 34,5 km; 2. Albano-Lovere-Corna 50,3 km; 3. Schmalspurlinie (0,75 m) Agropoli - Mercato Cilento 22 km; 4. desgl. Bajano - Avellino 23 km; 5. Benevento - Cancello 42,5 km; 6. Schmalspurbahn (0,95 m) Benevento-S. Bartolomeo in Galdo 85,7 km; 7. Bergamo-S. Pellegrino 24,4 km; 8. Bracciano-Palo 19 km; Schmalspurbahn (0,95 m) Cancello-Montesarchio 27,8 km; 10. Casale-Matera 18,9 km; 11. schmalspurige Verbindung (0,95 m) Chieti Bahnhof zur Stadt 8,4 km; 12. Erba-Bellagio 26,2 km; 13. Ferrara-Cento (oder Pieve di Cento-Ferrara-Pontelagoscuro) 41,9 km; 14. Francavilla-Ceglie-Martina 64,3 km; 15. Frosinone-Isola del Liri mit Madonna del Giglio-Anticolo 53,1 km; 16. Schmalspur (0,95 m) Gioja Tauro-Mauropati 40,6 km; 17. Gravellona-Intra 13 km; 18. Ivrea-Castellamonte 16,3 km; 19. Lugo-Fusignano-Alfonsine 18,5 km; 20. Schmalspurlinie (0,75 m) Maglie-Gagliano-Gallipoli 87 km; 21. Migliarino-Porto Maggiore 13,6 km; 22. Schmalspurlinie (0,95 m) Misa-Nevola-Cesano 55,4 km; 23. Mondovi-Villanova 8,1 km; 24. Neapel-Piedimonte d'Alife 8,7 km; 25. Pavia-Abbiategrasso-Gallarate 66,9 km; 26. Schmalspurbahn (0,95 m) Palestrina-Valverina 5,9 km; 27. Pesaro-Macerata-Feltria 54,1 km; 28. Rimini-Mercantino di Talamello 35,4 km; 29. S. Severo-Rodi und Manfredonia-Monte S. Angelo zusammen 83,6 km; 30. Schmalspurbahn Somma-Nola-Avellino 32,3 km mit 31. Somma-Lauro-Avellino 39,2 km; 32. Telese-Cajanello 47,7 km sowie die beiden schmalspurigen Linien 33. Umbertide - Perugia - Todi-Terni mit 132,4 km und 34. Viterbo-Corneto 49.2 km.

Bologna-Verona. Die beantragte Fortsetzung des Baues (Theilstrecke ab Sanfelice bis Poggiorusso) ist vom Minister angeordnet worden.

Cuneo-Ventimiglia. Während die erste Strecke Cuneo-Limone im Betrieb, die zweite Limone-Vievole im Bau begriffen ist, sind die im Monat November von dem Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten bezüglich der Schlussstrecke Vievole-Tenda angeordneten Erhebungen betreffend ausgedehntere Anwendung des Zahnradsystems usw. zur Zeit noch nicht abgeschlossen; doch ist seitens des Ministers die möglichste Beschleunigung dieser Erhebungen angeordnet worden, damit die Eröffnung der gesammten Linie ohne Verzögerung auf einmal erfolgen kann.

Santhià-Borgomanero. Aus Turin und den sonst betheiligten Orten ist wiederholt der Wunsch an maassgebender Stelle vorgetragen worden, dass die bezeichnete Bahn nebst der Strecke Gravellona-Intra gleichzeitig mit der Simplonlinie zur Eröffnung gelange.

Civitavecchia-Tolfa. Die Baukosten hat ein Englisches Haus übernommen und es soll die Linie auf Terni verlängert werden behufs Herstellung einer Verbindung zwischen Civitavecchia und Ancona bezw. zwischen Tyrrhenischem und Adriameer.

Bahnbauten in Calabrien. Für das Jahr 1896 ist lediglich der Bau dreier unbedeutender Ergänzungsbaustrecken (der Linien Roccasecca-Avellino, Salerno-Avellino und Sulmona-Isernia) gesetzlich gestattet. Die beiden erstgenannten Bahnbauten unterstehen der Mittelmeerverwaltung, das letzte dem Adrianetz.

Bari-Locorotondo. Für diese Linie hat der Ministerrath die Gewährung einer Staatsbeihilfe von 3 000 L. für 1 km für 70 Jahre beschlossen. Die Linie misst 108 km und berührt eine Reihe nicht unwichtiger Orte, welche zum Theil den für die Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden umsonst hergeben wollen, während die Provinzialverwaltung jährlich 1 000 L. gewährt und für das nöthige Gelände Sorge trägt. Die Baugelder liefert eine Englische Gesellschaft (nach der „Gazzetta Ufficiale" gerichtsseitig eingetragen als „The subventioned railway corporations limited für Bau und Betrieb der Eisenbahn Bari-Locorotondo"). Nachdem zwischen der Regierung und dem Provinzialausschuss zu Bari der Vertrag wegen des Baues abgeschlossen worden, haben die Bauarbeiten noch während des Winters sofort begonnen.

Asti-Montemagno. Nachdem am 17. Februar d. J. eine Königliche Verordnung die Konzessionirung dieser Linie veröffentlicht hat und in Asti ein grosser Theil des bezüglichen Materiales gelagert war, ist auch dieser Bau in Angriff genommen worden.

Neapel-Ottajano-S. Giuseppe. Die Gesellschaft, welcher diese Lokalbahn konzessionirt ist, beantragte die Konzession zur schmalspurigen Verlängerung der Linie bis Sarno nebst Abzweigung ab Barra über Resina nach Poggio Marino. Die erste Strecke misst 15,2 und die Zweiglinie 28,6, zusammen 43,8 km; die Kosten einschliesslich des rollenden Materials sind auf 3 592 760 L. veranschlagt. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf genehmigt.

Konzessionsanträge. Die Beiträge von seiten der Provinz Florenz und der betheiligten Gemeinden für die Linie Pontassieve-Borgo S. Lorenzo sind gesichert; für dieselbe ist eine Staatsbeihilfe von 3 000 L. für 1 km für 70 Jahre sowie eine Regelung der Landesstrasse und Genehmigung zu einer neuen Brücke (zu Pontassieve) erbeten. Die Konzession zur Eisenbahnlinie Saronno-Como über Lomazzo, Fino Mornasco und Grandate und die Umwandlung des Tram Grandate-Saronno in eine Eisenbahn ist von der Nord Mailand-Eisenbahngesellschaft beantragt worden. Die Strecke Grandate bis Como Seebahnhof ist gemeinsam mit der Linie Como-Varese durch genannte Gesellschaft zu betreiben. Für Saronno-Grandate (November 1879 als Tram konzessionirt und April 1881 eröffnet) wurde ein kilometrischer Zuschuss von 2 000 L. auf 70 Jahre beantragt; der Tram hatte in seiner ganzen Länge eigenen Unterbau, welcher umzubauen bleibt. Die Umwandlung in eine Eisenbahn entspricht dem Interesse der anstossenden Ortschaften und des Staates sowie der betriebführenden Verwaltung. Für die 39,4 km lange Linie Arezzo-Sinalunga ist ein Ausschuss von betheiligten Ortschaften der Provinzen Siena und Arezzo eingetreten, mit gleichzeitigem Antrage auf kilometrische Staatsbeihilfe von je 3 000 L. auf 70 Jahre; die Kosten sind auf rund 3 930 000 L. veranschlagt.

Sorrentiner Bahn. Der Ausschuss dieser von Neapel über Torre Annunziata und Castellamare nach Sorrent mit der Abzweigung von Torre Annunziata nach Sarno führenden Bahn hat das Konzessionsgesuch mit dem Antrag auf Bewilligung einer kilometrischen Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf 70 Jahre vorgelegt; dieser Antrag unterliegt zur Zeit bezüglich der finanziellen Frage der Erwägung der betheiligten Ministerien. Für die 12,1 km lange Verbindung ab Bahnhof Orbetello der Linie Rom-Pisa nach dem Hafen S. Stefano wird die gesetzlich zulässige staatsseitige Beihilfe von 3 000 L. für 1 km für 70 Jahre erbeten. Vorläufig sind nur die beiden Endbahnhöfe in Aussicht genommen sowie an Kunstbauten 5 Tunnels von 50 bis zu 246 m Länge und 14 eiserne Brücken; die Baukosten sind auf 1 700 000 L. veranschlagt. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat in bautechnischer Hinsicht die Linie genehmigt. Die Konzession zum Bau und Betrieb der Linie Trapani-Borgo Annunziata ist von der Gemeindeverwaltung Monte S. Giuliano (Provinz Trapani) auf Grund vorgängiger Prüfung der eingereichten Entwürfe erbeten worden. Die Bahn ist Adhäsionsbahn, jedoch mit Zahn-

radbetrieb auf der Strecke ab Borgo-Annunziata-Monte San Giuliano nach System Abt.

Erythräa. Der Betrieb für die Bahn Massaua-Saati, welcher bisher durch die Militärbehörden besorgt wurde, ist behufs Entlastung derselben auf die Dauer von 9 Jahren (ab 1. Dezember 1895) an eine private Unternehmung vertragsmässig übergeben worden; für die Leistungen für die Staatsverwaltung vergütet letztere einen Jahressatz von 120 000 L.

Aus Frankreich.

Die Anwendungsbedingungen der Verbandstarife.

Auf Verlangen der Aufsichtsbehörde haben die Eisenbahngesellschaften Vorschläge für die einheitliche Gestaltung der allgemeinen Anwendungsbedingungen der Frachtgut-Ausnahmetarife für den Verbandsverkehr gemacht, die vom Landes-Eisenbahnrath nur unter gewissen Vorbehalten befürwortet werden. Das „Journal des transports" widmet dem Gegenstand einen eingehenden Aufsatz, dem wir folgendes entnehmen:

Im Einvernehmen mit den Gesellschaften hat die Aufsichtsbehörde bereits die Klasseneintheilung und die Anwendungsbedingungen der allgemeinen Gütertarife einheitlich gestaltet; sie hatte zuvor von jeder Gesellschaft eine Fassung für die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife annehmen lassen. Indessen unterscheiden sich die Anwendungsbedingungen dieser Ausnahmetarife für den Binnenverkehr, obwohl sie einander sehr ähnlich sind, noch in verschiedenen Punkten. Neben diesen Ausnahmetarifen für den Binnenverkehr bestehen Verbandstarife für zwei oder mehrere Netze, die bisher bei jeder Neuordnung unberücksichtigt geblieben sind. Man kann beinahe sagen, dass die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterworfen ist, fast ebenso zahlreich wie die Tarife selbst sind; doch lassen sie sich in vier Gruppen zusammenfassen, und zwar: 1. Verbandstarife, die von Amtswegen anzuwenden sind; 2. Verbandstarife, die auf Verlangen des ermässigten oder des niedrigsten Ausnahmetarifs anwendbar sind; diese Bestimmung ist im allgemeinen in die in den letzten Jahren umgearbeiteten Tarife aufgenommen worden; 3. Verbandstarife, die auf Verlangen des Ausnahme-Verbandstarifs, des ermässigten oder niedrigsten Verbandstarifs anwendbar sind; deren Neueinführung ist der Aufsichtsbehörde zuzuschreiben; endlich 4. Verbandstarife, deren Anwendung dem ausdrücklichen Verlangen des Verfrachters unterworfen ist; dies sind die zahlreichsten und ältesten.

Ursprünglich hatte das Verlangen des niedrigsten Tarifs die Anwendung derjenigen Ausnahme- oder Verbandstarife im Gefolge, welche den Sendungen die billigste Fracht sicherten. Die Aufsichtsbehörde war mit den Gesellschaften darüber einverstanden, dass dies Verlangen nur die genaue Feststellung des Frachtvertrages und den ausdrücklichen Ausschluss des allgemeinen Tarifs zur Wirkung habe. Der Ministerialerlass vom 25. November 1861 beruht auf dieser Anschauung, die seit März 1864 in die Dienstanweisungen aller mit der Pariser Gürtelbahn verbundenen Netze und seit 1866 in diejenigen der Südbahn übergegangen ist. Die Gesellschaften leugnen es nicht und täglich kommt es vor, dass auf Verlangen des ermässigten Tarifs ein Verbandstarif angewendet wird, der nur auf ausdrückliches Verlangen anwendbar sein soll. Sie bestreiten es nur, um sich gegen spätere Ansprüche, die unter der Herrschaft der 30jährigen Verjährung ihre Einnahmen beeinträchtigen würden, zu vertheidigen. Nachdem die Verjährung durch Gesetz vom 11. März 1888 mit 5 Jahren eintritt, scheinen dem Landes-Eisenbahnrath diese Gründe, die den Art. 48 des Bedingnissheftes verletzen, nicht mehr stichhaltig und darum hat er die von den Gesellschaften vorgeschlagenen Anwendungsbedingungen der Verbandstarife so kalt aufgenommen.

Die Meinungsverschiedenheit bezieht sich auf mehrere Punkte. Der Artikel, betreffend das Verlangen des Tarifs, bestimmt nach dem Vorschlag der Gesellschaften, dass die Anwendung der Verbandstarife dem Verlangen des Ausnahme-Verbandstarifs, des niedrigsten Verbandstarifs unterliegt. Die Gesellschaften sind also bestrebt, anstatt die Bedingungen aller, der Ausnahme- und der Verbandstarife zu verschmelzen, die ersteren von den letzteren zu unterscheiden und sie derartig zu gruppiren, dass unter anderer Form die alte Unterscheidung zwischen Ausnahmetarifen, die auf Verlangen des ermässigten Tarifs, und Tarifen, die auf ausdrückliches Verlangen anwendbar sind, aufrecht zu erhalten. Der Vorschlag der Gesellschaften bietet sogar weniger als der jetzige Zustand, denn viele Verbandstarife, die jetzt ebenso wie die Ausnahmetarife für den Binnenverkehr auf Verlangen des ermässigten Tarifs anwendbar sind, würden es nicht mehr sein und würden in dem Falle, wo für dieselbe Sendung Binnen- und Verbandstarife in Frage kommen, durch das Verlangen des ermässigten Tarifs, das nur die Anwendung der Ausnahmetarife des Binnenverkehrs im Gefolge hat, ausgeschlossen sein. Zur Vertheidigung ihres Vorschlags führen die Gesellschaften an, dass die Abfertigungsbeamten bei Sendungen auf weite Strecken erst nach langem Suchen die vortheilhaftesten Tarife finden würden.

Bezüglich des Art. 3 der vorgeschlagenen Bedingungen ist die Meinungsverschiedenheit von geringerer Bedeutung, aber doch können Missbräuche, mit denen allzu eifrige Beamte das Publikum belästigt haben, beseitigt werden. Die Gesellschaften vervollständigen die Bestimmung über die unterwegs vorkommenden Gewichtsverluste und Beschädigungen in folgender Weise: „Die Eisenbahn nimmt lose Waaren nur nach dem Gewicht an und lehnt jede Haftpflicht für die Anzahl der Stücke, aus denen derartige Sendungen bestehen, ab." Diese Bestimmung würde gerechtfertigt sein, wenn als lose Waaren (marchandises en vac) nur unverpackte Waaren betrachtet würden, aber besonders in Seehäfen bestehen Tarife, in denen gesagt ist, dass die Gesellschaft für die Stückzahl nur haftet, wenn einer ihrer Angestellten sie anerkannt hat, und dass für dieses Anerkenntniss 10 Cts. für das Stück zu entrichten sind. Auf Weinfässer, Getreide- oder Kaffeesäcke angewendet, ist diese Bestimmung nicht gerade gerechtfertigt, weshalb der Eisenbahnrath ihre Einfügung in andere Tarife zurückgewiesen hat.

Diese Frage tritt jedenfalls bei weitem hinter die Forderung des niedrigsten Tarifs zurück. Der Eisenbahnrath wünscht, dass jeder Sendung zwischen der Aufgabe- und der Bestimmungsstation die billigste Fracht gesichert und diese Fracht über die gewöhnliche oder über die abgelenkte Linie angewandt wird. Damit in Zusammenhang steht die Frage des Zusammenstossens (sondure) der Tarife; die Zusammenstosstarife sind erst einige Jahre alt und wurden eingerichtet, um die Bedingungen zu regeln, unter denen ein fester Preis an einem Punkte einer gegebenen Strecke an Stelle eines kilometrischen Tarifs treten oder ein Tarif an einen anderen theureren Tarif angesetzt werden kann. Die Vortheile, die das Publikum aus diesen Tarifen ziehen kann, sind nicht zu vergleichen mit der Belästigung, die sie ihm besonders im Verbandsverkehr auferlegen. Der Eisenbahnrath verlangt, dass die Fähigkeit des Zusammenstosses nur der Zahlung der sogenannten Zusammenstossgebühr, wie sie bei der Orléans- und Südbahn (bei der Nord- und Westbahn ist sie geringer) gestattet ist, unterliegt. Um seinen Beschluss zu rechtfertigen, hat sich der Eisenbahnrath auf den von ihm angenommenen und von der Regierung am 26. April 1894 der Kammer vorgelegten Gesetzentwurf über den Güterverkehr bezogen. Die Gesellschaften haben sich darauf beschränkt, zu antworten, dass es ihnen unmöglich wäre, irgend eine Bestimmung des Ausnahmetarifs, der auf jedem Netze die Zusammenstossbedingungen regelt, zu ändern, und dass Abs. 2 des Art. 10, nach dem das Zusammenstossen gestattet ist, wenn der Zusammenstosspunkt auf der Aufgabebahn und der gewöhnlichen Linie liegt, der geltenden Rechtsprechung angepasst ist.

Die Norwegischen Bahnen im Jahre 1894/95.

Das Norwegische Bahnnetz hatte am 30. Juni 1894 eine Ausdehnung von 1 611,3 km. Am 1. Juli 1894 wurde die Privatbahn von Station Nesttun der Bergen-Vossbahn nach Osören (26,3 km), welche eine Spurweite von 0,75 m besitzt, eröffnet. Am 15. November 1894 wurde die Strecke Hamar-Tretten von der beschlossenen Fortsetzung der Eidsvold-Hamarbahn nach Sel, welche 1,435 m Spurweite und 88,2 km Länge hat, dem Betriebe übergeben. Am 30. Juni 1895 hatte demnach das Norwegische Bahnnetz eine Länge von 1 726 km, von denen 730 km 1,435 m, 970 km 1,067 m und 26 km 0,75 m Spurweite fassen. Von den verschiedenen Bahnen ist die 49 km lange Kongsvinger-Flisenbahn ausschliesslich Staatsbahn, doch haben die betheiligten Gemeinden, ohne Eigenthumsantheil zu erhalten, einen Zuschuss an festem Beitrag und Erstattung der Erdarbeitskosten geleistet, im ganzen 714 500 Kr. bei einem Gesammt-Baukostenaufwande von 2 894 000 Kr. 13 Staatsbahninteressentenschaften oder Bahnen, die dem Staate im Verein mit einzelnen Privatpersonen und Gemeinden gehören, aber als Staatsbahnen vom Staate allein verwaltet werden, umfassen zusammen 1 583 km, sodass sich die Gesammtlänge der Staatsbahnen auf 1 632 km stellte, während die Privatbahnen 94 km Länge hatten, von denen 68 km auf die „Norwegische Hauptbahn" entfielen. Die Nesttun-Osbahn ist auf Grund der gemäss dem Gesetze vom 12. August 1848 durch Königliche Verordnung vom 2. Februar 1891 ertheilten Konzession angelegt; durch Reichstagsbeschluss vom 12. Juli 1894 hat der Staat zu den Anlagekosten dieser Bahn, die sich am 30. Juni 1895 auf 674 721,46 Kr. beliefen, einen Zuschuss von 280 000 Kr., und zwar die eine Hälfte gegen Uebernahme von Antheilscheinen, die andere Hälfte als Darlehen geleistet.

Das Staatsbahnnetz, das einer einheitlichen Direktion untersteht, zerfällt in 6 Betriebsämter (Trafikdistrikter). Das 1. Betriebsamt (413 km) umfasst die Smaalensbahn, bestehend aus den Strecken Kristiania-Fredrikshald-Grenze (170 km) und Ski-Sarpsborg (79 km), davon ist die Strecke Fredrikshald-Grenze (33 km) an die Schwedische Dalslandbahn verpachtet; 2. die Kongsvingerbahn Lilleströmmen-Kongsvinger-Grenze (115 km), die Schwedische Anschlussstrecke Grenze-Charlottenberg (7 km) ist zugepachtet; 3. die Kongsvinger-Flisenbahn (49 km). Das 2. Betriebsamt (352 km) umfasst: 1. die Kristiania-Drammenbahn (53 km), 2. die Drammen-Skienbahn (156 km), 3. die Drammen-Randsfjordbahn (143 km). Das 3. Betriebsamt (368 km) besteht 1. aus der Eidsvold-Hamar-Tretten Eisenbahn (146,6 km), 2. der Hamar-Elverum-(Grundset-)bahn (38,1 km), 3. der Grundset-Aamotbahn (26,3 km), und 4. der Strecke Aamot-Tönset der Stören-Aamotbahn (156,8 km). Das 4. Betriebsamt (314 km) umfasst: 1. die Strecke Tönset-Stören (161 km) der Stören-Aamotbahn, 2. die Drontheim-Störenbahn (51 km) und 3. die Merakerbahn Drontheim-Grenze (102 km); die Schwedische Anschlussstrecke Grenze-Storlien (4 km) ist zugepachtet. Das 5. Betriebsamt umfasst die Jaederbahn Stavanger-Egersund (76 km) und das 6. Betriebsamt die Bergen-Vossbahn (108 km).

Die Eigenthumsverhältnisse der 13 Staatsbahninteressentenschaften sind in der Weise geordnet, dass die Bahngesellschaft für jede der Bahnen aus dem Staat als Haupt-Antheilhaber und einzelnen Privatpersonen und Gemeinden, welche für ihren Beitrag Antheilscheine erhalten haben, besteht; alle Antheilscheine sind gleichberechtigt bezüglich des Ertrages. Die Einlösung der Privat- und Gemeinde-Antheilscheine ist dem Staat nicht vorbehalten, mit Ausnahme der Jaederbahn, deren Antheilscheine zum Nennbetrag eingelöst werden können. Bei der Bergen-Voss-, der Eidsvold-Hamar- und der Drammen-Skienbahn sind die Privat- und Gemeinde-Antheilhaber verpflichtet, es sich ohne Entschädigung gefallen zu lassen, 1. dass diese Bahnen mit einer grösseren oder kleineren Linie oder Gruppe von Linien mit der Maassgabe unter gemeinsamen Betrieb gesetzt werden, dass zur Vereinfachung der Abrechnung die Einnahmen und Ausgaben der verschiedenen Linien gemeinschaftlich berechnet werden, oder 2. dass diese Bahnen in volle wirthschaftliche Gemeinschaft mit einer grösseren oder kleineren Linie oder Gruppe von Linien oder mit der gesammten Norwegischen Staatsbahninteressentenschaft eingeordnet werden, je nachdem es von der Staatsgewalt zu irgend einer Zeit bestimmt wird. Mit Rücksicht hierauf ist durch Reichstagsbeschluss vom 22. Juni 1892 die Strecke Hamar-Tretten in volle wirthschaftliche Gemeinschaft mit der Eidsvold-Hamarbahn eingeordnet worden. Der Beitrag der betheiligten Bezirke ist in derselben Weise wie bei der Kongsvinger-Flisenbahn geordnet.

Im Verhältniss zur Bevölkerung war das Eisenbahnnetz am dichtesten im Stift Hamar, wo Ende Juni 1895 22,436 km Bahnen auf 10 000 Einwohner entfielen; es folgten das Stift Kristiania mit 12,403 km, Drontheim mit 9,560 km, Bergen mit 4,189 km und Kristianssand mit 2,756 km. Im Verhältniss zum Flächeninhalt war das Eisenbahnnetz im Stift Kristiania am dichtesten, wo auf 1 000 Geviertkilometer 26,494 km entfielen; es folgten Hamar mit 9,703 km, Drontheim mit 5,262 km, Bergen mit 3,407 km und Kristianssand mit 2,418 km. Im Durchschnitt des ganzen Reiches entfielen auf 10 000 Einwohner 8,674 km und auf 1 000 Geviertkilometer 5,352 km. An Stationen, die für Abfertigung von Personen, Gepäck, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern aller Art eingerichtet sind, waren auf dem ganzen Norwegischen Bahnnetz einschliesslich der beiden Privatbahnen 230 (gegen 209 im Vorjahre) vorhanden. Der durchschnittliche Abstand von Station zu Station betrug 7,5 km; er war mit 14,3 km auf der Aamot-Tönsetbahn am grössten und mit 3,3 km auf der Nesttun-Osbahn am geringsten. Ausser den Stationen waren noch 41 Haltestellen usw. vorhanden.

Für das gesammte Bahnnetz mit Ausschluss der Nesttun-Osbahn, also für 1 699,5 km, belief sich das Anlagekapital Ende Juni 1895 auf 141 934 925,16 Kr. oder 83 506 Kr. für 1 km Bahnlänge. Das ursprüngliche Anlagekapital betrug davon 129 620 913,60 Kr., von denen 126 594 300 Kr. durch Antheilscheine des Staates, der Gemeinden und Privatpersonen und 3 026 613,60 Kr. durch Anleihe aufgebracht waren. Zu Vergrösserungen und Verbesserungen während des Betriebes wurden 12 314 011,56 Kr. aufgewendet, von denen 8 850 227,09 Kr. dem Betriebsüberschusse entnommen und 3 463 784,47 Kr. durch Anleihe beschafft wurden.

Befördert wurden in I. Klasse 9 096 Personen (0,2 %), in II. Klasse 465 803 Personen (7,4 %) und in III. Klasse 5 796 110 Personen (92,4 %), im ganzen also 6 271 009 Personen, die zusammen 145 040 167 Personenkm zurücklegten; davon entfielen 0,9 % auf die I. Klasse, 13,4 % auf die II. Klasse und 85,7 % auf die III. Klasse. Jede Person legte durchschnittlich in I. Klasse 146,2 km, in II. Klasse 41,7 km, in III. Klasse 21,4 km und im Gesammtdurchschnitt 23,1 km zurück. Von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich in I. Klasse 7,8 %, in II. Klasse 12,4 %, in III. Klasse 21,9 % und im Gesammtdurchschnitt 19,5 % besetzt. Der Güterverkehr belief sich auf 11 390 t Eilgut, 1 421 719 t Frachtgut, 65 793 t frachtfreie Güter, 19 283 t Fahrzeuge (2 637 Stück) und Vieh (67 199 Stück), im ganzen also auf 1 518 185 t. Die Güter (Eil-, Fracht- und frachtfreie Güter) legten zusammen 99 174 240, die Thiere und Fahrzeuge 1 806 165, die Post- und Gepäcksendungen 7 252 842 Tonnenkm zurück, so dass sich im ganzen 108 233 247 Tonnenkm ergaben. Vom Eil- und Frachtgut legte jede Tonne durchschnittlich 67,1 km, vom frachtfreien Gut 46,2 km, von Fahrzeugen und Vieh 93,7 km und im Gesammtdurchschnitt jede Tonne 66,5 km zurück.

Die Einnahmen betrugen für Personen 4 026 617,26 Kr., für Gepäck 59 176,13 Kr. und für die Post 323 111,46 Kr., im ganzen also aus dem Personenverkehr 4 408 904,85 Kr., ferner für Fahrzeuge 19 030,32 Kr., für Vieh 145 921,09 Kr., für Eilgut 375 671,20 Kr., für Frachtgut 4 519 300,89 Kr., im ganzen also aus dem Güterverkehr 5 059 923,50 Kr., endlich aus verschiedenen Quellen (Telegramme, Miethe usw.) 226 207,26 Kr. Es ergab sich demnach eine Gesammteinnahme von 9 695 035,61 Kr. (5 761 Kr. für 1 km), von denen 45,5 % auf den Personenverkehr, 52,2 % auf den Güterverkehr und 2,3 % auf verschiedene Einnahmen entfielen.

Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 140 851,96 Kr. (1,9 %), für den Verkehrs- und Zugdienst auf 2 414 869,28 Kr. (32,1 %), für den Betriebsdienst und die Unterhaltung des Fahrparks auf 2 454 472,49 Kr. (32,6 %), für Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn auf 2 459 202,23 Kronen (32,7 %) und für andere Zwecke auf 52 763,00 Kr. (0,7 %), im ganzen also auf 7 522 158,96 Kr. (4 470 Kr. für 1 km) oder 77,6 % der Einnahmen.

Der Ueberschuss betrug 2 172 876,65 Kr. (1 291 Kr. für 1 km) oder 1,55 % des Anlagekapitals. Zu dem Ueberschuss kamen 137 868,61 Kr. an Zinsen und 35 043,81 Kr. an anderen Einnahmen hinzu; es gingen aber 424 095,97 Kr. für Zinsen ab, so dass sich ein Reinertrag von 1 921 693,10 Kr. ergab. Davon wurden 164 700 Kr. zu Abschreibungen verwendet, 367 891,41 Kr. flossen in den Tilgungsbestand, die Rücklagen und den Gewinnvertheilungsbestand und 1 389 101,69 Kr. wurden als Gewinn vertheilt. Der Gewinn betrug bei der Hauptbahn 7,5 % für die Vorzugs- und 6,5 % für die Stamm-Antheilscheine, bei der Kongsvingerbahn 2,7 %, Eidsvold-Selbahn 2,6 %, Drammen-Randsfjordbahn 2 %, Kristiania-Drammen und Hamar-Grundsetbahn je 1,5 %, Merakerbahn 1 %, Smaalensbahn 0,7 % und bei der Drontheim-Störenbahn 0,4 %. Bei allen übrigen Bahnen konnte kein Gewinn vertheilt werden; es ergab sich sogar ein Betriebs-Fehlbetrag von 1,67 % des Anlagekapitals bei der Kongsvinger-Flisenbahn und von 0,15 % des Anlagekapitals bei der Stören-Aamotbahn. Bei ersterer wurde der Fehlbetrag aus der Staatskasse gedeckt, bei letzterer den Rücklagen entnommen.

Der letzte Jahresbericht der Norwegischen Staatsbahnverwaltung hat eine ausserordentliche Bereicherung durch 8 Tafeln erhalten, die einerseits die Entwickelung der finanziellen Ergebnisse, andererseits diejenigen der Verkehrsverhältnisse bei den einzelnen Bahnen in graphischer Darstellung veranschaulichen.

Kr.

Die Kanadische Pacificbahn.

Die Bedeutung und der Verkehr auf der Kanadischen Pacificbahn erfahren mit jedem Jahr eine Steigerung. Im Vergleich mit den Pacificbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, kürzt die Kanadische den Weg zwischen Liverpool auf der einen und Japan und China auf der andern Seite um etwa 1 000 Englische Meilen ab. Der Weg von Montreal bis Vancouver, dem Endpunkt, ist ca. 600 Englische Meilen kürzer als der kürzeste Eisenbahnweg von Newyork nach San Francisco. Der eigentliche Ausgangspunkt der Bahn ist übrigens nicht Montreal, sondern er befindet sich bei dem Englischen Kriegshafen Halifax. Von dort bis Vancouver am Stillen Meer braucht der Expresszug der Canadian Pacific Railway 7 Tage 2 Stunden, von Montreal bis Vancouver 5½ Tage, von Winipeg bis Vancouver 2½ Tage. An letztgenanntem Ort schliessen sich die grossen Dampfer der Empresslinie sowie die regelmässigen Postdampferfahrten nach den Sandwichsinseln und Australien an die Züge der Kanadischen Pacificbahn.

Der Bau dieser Bahn wurde von der Regierung 1881 begonnen, später aber der Canadian Pacific Company mit der Verpflichtung überlassen, sie mindestens 10 Jahre später für den regelmässigen Betrieb abzuliefern. Die Gesellschaft erhielt 25 Millionen Dollar Unterstützung, übernahm ohne besondere Bezahlung diejenigen Bahnstrecken, die von der Regierung gebaut worden waren und bekam ausserdem 25 Millionen Acres zu beiden Seiten der Linie liegendes Land.

Schon mehrere Jahre früher als ausbedungen war, konnte die Kanadische Pacificbahn, deren westlicher Theil ein Meisterwerk der Ingenieurkunst ist, abgeliefert werden; im Juni 1886 wurde sie dem öffentlichen Verkehr übergeben. Für England wie für Kanada ist sie bereits von ausserordentlicher Bedeutung geworden, und in absehbarer Zeit wird sie eine noch grössere Rolle spielen.*) Die Bahn nimmt ihren Ausgangspunkt wie erwähnt vom Englischen Kriegshafen Halifax in Nova Scotia, geht über St. John und den nördlichen Theil des Amerikanischen Staates Maine nach Montreal und von dort weiter über Winipeg, der Hauptstadt von Manitoba, durch die nordwestlichen Territorien über die Felsengebirge, deren höchste Station 1950 m über dem Meere liegt, zur Küste des Stillen Ozeans. Hier mündet sie bei Vancouver aus, das auf dem Festlande der Insel Viktoria gegenüber liegt, wo sich ebenfalls ein Englischer Kriegshafen, Esquimault, befindet. Die ganze Bahn hat etwa 370 Millionen Mark gekostet.

Von Halifax bis Winipeg bietet die Bahn nichts besonderes. Der Verkehr ist hier bedeutend, am grössten in der Nähe von Montreal, der grössten und wichtigsten Stadt Kanadas, die jetzt rund 250000 Einwohner hat. Die Stadt liegt ausserordentlich schön an dem hier zwei Englische Meilen breiten St. Lorenzstrom, im Norden von einem waldbekleideten Höhenzug (Mount Royal) umgeben. Sie gleicht ganz einer Europäischen Stadt und hat nicht das Gepräge Amerikanischer Städte, vielmehr haben das ganze Hafenquartier und die Geschäftsstadt sowie die öffentlichen Gebäude eher Französischen Anstrich. Im Gegensatz hierzu ist das sogenannte Villenquartier ganz Englisch, was die Bauart der Häuser betrifft. Die reichen und gebildeten Klassen sind Engländer, der Mittelstand und das Volk Franzosen. Die Umgegend der Stadt umfasst einen grossen Theil der Französischen Bevölkerung Kanadas, die jetzt auf 1400000 Einwohner veranschlagt wird und überwiegend in der Provinz Quebec lebt. Die Sprachen der beiden Nationalitäten sind völlig gleichberechtigt mit einander. Im Kanadischen Bundesgebiet können beide Sprachen benutzt werden, und auch die Protokolle werden in beiden Sprachen geführt. Gross ist die Zahl der Sekten in Montreal, und es gibt daher wenige Städte von gleicher Grösse, die so viele Kirchen wie Montreal haben. Die prächtigste von diesen ist die Nôtre-Dame Kirche am Place d'armes mit zwei Thürmen, die denjenigen der Westminsterabtei gleichen und 220 Englische Fuss hoch sind.

Die Kanadische Pacificbahn hat von Halifax bis zu den Felsengebirgen eine allmählich steigende Richtung und führt auf diesem Wege durch die Prairieregionen. Bevor sie die Felsengebirge erreicht, geht sie durch eine Ebene, die 210 bis 270 m über dem Meere liegt. Dann kommt sie in wellenförmiges Terrain, dessen durchschnittliche Lage 480 m über dem Meere ist und das sich bis 104° westl. L. erstreckt. Hier beginnnt die dritte Terrasse, die wesentlich von Steppen ausgefüllt wird, in denen sich nur wenig Wasser befindet und die daher nur mit Hilfe von Bewässerungsanlagen zum Getreideanbau verwendet werden können. Durch die erste und zweite Terrasse erstreckt sich die Prairie- und Weizenregion, ein fruchtbarer Landstrich, der eine Länge von ungefähr 1000 und eine Breite von 120 Englischen Meilen hat. Auf diesem Landstrich werden Weizen und andere Getreidearten angebaut. Oft sind die Kolonisten hier aber doch grossen Verlusten ausgesetzt, da Ende August und Anfang September mitunter Nachtfrost eintritt. Um den daraus hervorgehenden Uebelständen vorzubeugen, hat man in den letzteren Jahren so zeitig wie möglich mit dem Pflügen begonnen. Im übrigen ist die Lage der Kolonisten in den letzten Jahren infolge niedriger Getreidepreise eine gedrückte gewesen und nur diejenigen Landbauer, die mit einem grösseren Kapital beginnen konnten, kamen leichter durch. Westlich von den Prärien wird noch bedeutende Viehzucht betrieben, und die Pacificbahn wird viel dazu beitragen, dass die grossen Kohlenlager der Westterritorien, deren Umfang auf ungefähr 65000 Englische Quadratmeilen mit einem Durchschnittsbestand von $4\frac{1}{2}$ bis 5 Millionen Tons Steinkohlen pro Quadratmeile veranschlagt wird, eine grössere Ausnutzung erfahren. Gegenwärtig ist das Land noch zu schwach bevölkert, und an Seitenlinien sind noch zu wenige vorhanden, um hierin eine Steigerung zu bewirken. Ganz Kanada, das an Umfang nur $\frac{1}{5}$ kleiner als ganz Europa ist, hat nicht viel über 5 Millionen Einwohner, und $\frac{4}{5}$ davon wohnen in den alten Provinzen.

Mitten im Weizenlande liegt an der Pacificbahn die Stadt Winipeg. Sie wurde 1879 angelegt, hatte 1880 300 Einwohner, 1891 25600 und zählt jetzt gegen 40000 Einwohner. Die Stadt ist echt Amerikanisch mit einstöckigen Holzgebäuden neben achtstöckigen Geschäftshäusern, hässlich und voller Gegensätze, sie hat aber augenscheinlich eine grosse Zukunft. Die Strassen sind unreinlich, aber mit elektrischem Licht erleuchtet. Man hat Winipeg das Kanadische Chicago genannt, und nicht ganz mit Unrecht. Zur Zeit der Gründung der Stadt wurden von dort 12000 Bushels Weizen, 1891 bereits 30 Millionen ausgeführt. Westlich von Winipeg liegt die vor 11 Jahren gegründete Stadt Brandon. Sie ist der wichtigste Kornmarkt der Provinz Manitoba und hat 5 Elevatoren und eine grosse Getreidemühle. Die Kolonisten in diesem Theile Kanadas wohnen in einzelnen weit von einander zerstreuten Farmen. Nur hier und da trifft man wirkliche Landstädte, die meistens von Deutsch-Russischen Mennoniten und Deutschen bewohnt sind.

Bevor man die Region der Felsengebirge mit ihren grossartigen Naturschönheiten erreicht, kommt man auf der Kanadischen Pacificbahn zur Stadt Regina, in deren Nähe sich zwei Merkwürdigkeiten befinden: ein für die Indianer reservirtes Territorium und der Kanadische Nationalpark. Die Anzahl der Indianer, die hier wohnen, beläuft sich auf etwa 600 Personen; sie gehören vier Stämmen an, worunter sich auch der Stamm der Siouxindianer, 184 Köpfe zählend, die während des letzten Indianerkrieges von den Vereinigten Staaten hierher geflüchtet sind, befindet. Die „Muskowpetungs-Reservation“ liegt in einem hübschen, fruchtbaren Thal. Wald und Wiesen sind Gemeindeeigenthum. Der Boden ist in Antheile zu 40 Acres eingetheilt, und jedes Familienhaupt erhält 1—3 Antheile, je nach Grösse der Familie, 5 Dollar für jedes Familienmitglied, Geräthschaften und Saatkorn. Ferner werden die Alten und Schwachen von der Regierung unterstützt, an der Spitze der „Reservation“ steht ein Regierungsagent. Die Indianer, die in ganz hübschen Holzhäusern wohnen, sind noch grösstentheils Heiden. Vor einigen Jahren suchten sie den alten heidnischen Sonnentanz wieder einzuführen, was der Agent nur dadurch verhindern konnte, dass er ihnen ein Erntefest versprach. Im übrigen sind sie friedlich, und alle ihre Kinder werden in allgemeinen und Handwerkerschulen unterrichtet. In den Schulen geniessen sie auch Englischen und Französischen Unterricht, ferner werden die Mädchen im Nähen und Kochen, die Knaben im Backen, in Maurer-, Zimmer-, Schuhmacher- und Tischlerarbeiten unterrichtet. In ganz Kanada gibt es gegenwärtig etwas über 109000 Indianer. Es ist für sie durchgehends so gut gesorgt, dass ihre Anzahl im Gegensatz zu den Indianern der Vereinigten Staaten von Jahr zu Jahr zunimmt, obgleich sie sehr an Drüsenkrankheiten und Lungenschwindsucht leiden.

Der Kanadische Nationalpark hat eine Länge von 26 Meilen und eine Breite von 10 Englischen Meilen. Er wird vom Bow-Spring und dem Cascadenfluss durchströmt, hat einen See (Devils Lake) und zahlreiche Naturschönheiten, steht aber in dieser Beziehung doch hinter dem Yellowstonepark in den Vereinigten Staaten zurück. Hat man auf der Pacificbahn die Gegend passirt, in der der Kanadische Nationalpark liegt, dann wird die Landschaft grossartiger und abwechselungsreicher. Ein schönes Bild verdrängt das andere. In der Ferne wird Castle Montain sichtbar, und es geht nun stark aufwärts bis zu dem Pass bei Stephen, dem höchsten Punkt der Bahn, 5296 Fuss über dem Meere. Von hier geht es ins Hickingforsethal hinab, wo die Bahn längs des schäumenden Flusses in einem Thal von milder Schönheit entlang läuft, bis sie bei Golden, 2550 Fuss über dem Meere, ins Columbia Riverthal tritt, von wo aus der Reisende in der Ferne die Selkirkberge sieht. Nun sind eine lange Reihe von Tunneln zu passiren. Die Bahn ist mit Schneedächern überbaut und es geht wieder aufwärts zum Rogerpass, der 4275 Fuss über dem Meere liegt. In der Nähe dieses Passes bietet sich eine wunderbar schöne Aussicht. Der Horizont ist von hohen Gebirgsspitzen und zahlreichen in der Sonne glitzernden Gletschern, unter denen der Selkirkgletscher der prächtigste ist, begrenzt. Die Eisenbahnverwaltung lässt denn auch in dieser Gegend einen Aussichtswagen einstellen. Inzwischen wird es Nacht, und am nächsten Morgen hat sich die Landschaft völlig verändert. Der Reisende befindet sich im Thompson Riverthal, in dem sich auf allen Seiten Seen zeigen. Das Wasser in ihnen ist azurblau, die ganze Gegend beginnt einen Italienischen Charakter anzunehmen, die Urwaldregion der Pacificküste mit ihrer üppigen Vegetation nähert sich, die Luft wird milder, in der Ferne werden die Zeltlager der Indianer sichtbar, die Blockhäuser nehmen an Zahl zu, mitten in den ausgerodeten und niedergebrannten Wäldern werden einzelne Kornfelder sichtbar, und endlich gegen Abend deuten der Stille Ozean, Vancouver und die Insel Regina an, dass der Endpunkt der Kanadischen Pacificbahn erreicht ist.

---

*) Ueber die finanziellen Verhältnisse der Canadian Pacificbahn siehe die Geschäftsberichte im Jahrg. 1891 S. 555 und 1892 S. 249 d. Ztg.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 10. März d. J., in welcher Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert den Vorsitz führte, gab Herr Professor Göring eine Darstellung über die Rettung eines am 21. Dezember 1895 durchgegangenen Güterzuges auf steilem Gefälle durch ein nach einer Konstruktion des Geheimrath Köpcke in Dresden hergestelltes Sandgeleis. Das Sandgeleis soll vor den Gefahren schützen, welche dadurch entstehen, dass ein gegebenes Haltesignal von dem Führer eines dem Bahnhof sich nähernden Zuges nicht beachtet wird, oder dass sonst, sei es bei Zugtrennungen oder bei zu langsamen Bremsungen, ein Zugtheil oder ein Zug über das Haltezeichen hinausfährt. Das Sandgeleis ist gewissermaassen eine Verbesserung der sogenannten Entgleisungsweiche, also der Weiche, welche nach der üblichen Ausbildung unserer Stellwerksanlagen in Verbindung mit dem Abschlusssignal gebracht ist, der Art, dass beim Haltezeichen die Weiche auf ein todtes Nebengeleis geöffnet ist. Bei dieser Anordnung wird der Bahnhof gegen das vorschriftswidrige Eindringen eines Zuges geschützt, der falsch geleitete Zug selbst dagegen ist gefährdet, sobald er das Ende des todten Geleises erreicht hat. Diese Gefahr zu beseitigen, ist das Köpcke'sche Sandgeleis geeignet, es verzehrt die lebendige Kraft des einfahrenden Zuges. Derselbe wird in dem Nebengeleise nochmals abgelenkt auf Schienen, die mit einer 5—8 cm Sanddecke allmählig überlagert sind. Diese Sanddecke ist zwischen hölzernen Langschwellen eingebettet, der Zug kann nicht entgleisen; seine Geschwindigkeit wird durch die grosse Reibung, die der Sand der Fortbewegung bereitet, derart vermindert, dass er bald zum Stillstand gebracht wird. Solche Sandgeleise sind in Sachsen mehrfach ausgeführt und vor dem Bahnhof Dresden-Neustadt hat ein solches Sandgeleis sich mehrfach gut bewährt.

Herr Geheimer Bergrath Professor Dr. Wedding gab sodann eine interessante Schilderung über Herstellung und Verwendung von Flusswaaren. Der Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die Entwickelung des Herstellungsverfahrens von flüssigem schmiedbaren Eisen. Die ersten Produkte (Glocken) stammen aus dem Jahre 1851. In Bochum wurde zuerst flüssiges schmiedbares Eisen gefertigt, und das Ergebniss war so überraschend, dass Krupp die Richtigkeit bezweifelte. Das beste Eisen dieser Art, das in Tiegeln umgeschmolzene Flusseisen, ist ausserordentlich theuer. Fertige Waaren aus schmiedbarem Eisen herzustellen, ist erst mit Anwendung der (Siemens'schen) Flammöfen möglich geworden. Es ist leider noch nicht erreichbar, in kleinen Betrieben Flusseisen herzustellen. Die Technik des Giessens ist eine schwierige. Flusseisen schwindet nach dem Giessen weit stärker als Gusseisen. Es ist mit der Erstarrungskruste, mit Blasenbildung zu rechnen, und da man noch keine zuverlässigen Messer für hohe Temperaturen kennt, so ist für die Beurtheilung des Gussmaterials das Auge des Giessers ausschlaggebend. Der Vortragende schildert in anschaulicher Weise die Einwirkung eines Zusatzes von Mangan, Silicium und Aluminium auf das Eisen, namentlich in Bezug auf die Gasbildung. Mangan treibt die Gase aus, Silicium und Aluminium beruhigen das Eisen, binden die Gase. Die Erzeugung von Flusswaaren ist in Schweden zu grosser Vollkommenheit gelangt, in Deutschland werden die besten Waaren, unter anderem in Bochum, Oberhausen und bei Krupp erzeugt.

Nachdem Herr Oberingenieur Froitzheim noch eine kurze Mittheilung über die Verwendung des Markes der Sonnenblumen für Rettungsgürtel gegeben hatte, wurden in üblicher Abstimmung in den Verein aufgenommen: Geheimer Regierungsrath Förster, Hilfsarbeiter im Patentamt Dr. Franke und Bauinspektor Koss als einheimische ordentliche Mitglieder, Regierungsbaumeister Wächter in Königswusterhausen als auswärtiges ordentliches Mitglied.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigung für den Minderwerth des Restgrundstückes, welcher durch den Eisenbahnbetrieb herbeigeführt wird. Anwendung des § 10 Abs. 1 des Preussischen Enteignungsgesetzes auf den Fall der theilweisen Enteignung eines Grundstücks, wenn ein Ersatzgrundstück erst in einigen Jahren beschafft werden kann. Aus den Entscheidungsgründen: Den Minderwerth des Restgrundstückes durch die Einwirkung von Russ und Rauch, sowie durch Entziehung von Licht und Wärme hat der Berufungsrichter, ebenfalls dem Gutachten des genannten Sachverständigen folgend, auf 3 282 *M.* festgesetzt. Die Revision meint, dass die Einwirkung von Russ und Rauch nicht habe berücksichtigt werden dürfen, da die Eisenbahnanlage bisher noch gar nicht in Betrieb gesetzt worden sei. Der Angriff geht fehl. Wie in dem (bei Eger, Enteignungsgesetz, Band I S. 198 mitgetheilten) Urtheile des zweiten Hilfssenats des Reichsgerichts vom 30. Januar 1882 zutreffend dargelegt ist, wird der Werth des Restgrundstückes schon sofort und in unmittelbarer Folge der Enteignung heruntergedrückt durch Schäden, welche in Zukunft von der Anlage, zu deren Zwecken die Enteignung erfolgt, zu erwarten sind. Soweit solche Schäden — wie vorliegend — erkennbar sind, ist der Enteignete nicht nur nicht behindert, sie im Enteignungsverfahren geltend zu machen, sondern er muss sie bereis in diesem Verfahren geltend machen, widrigenfalls er seine Entschädigungsansprüche verliert (§ 31 des Enteignungsgesetzes; vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 24 S. 207, Band 30 S. 266 ff. und das Urtheil des dritten Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. Juni 1892 im Justizministerialblatt Jahrg. 1892 S. 352).

Begründet ist die Rüge der Verletzung des § 10 Abs. 1 a. a. O. Die vom Berufungsrichter dahingestellt gelassene Frage, ob diese Gesetzesstelle auch bei Theilenteignungen Anwendung finde, ist, da das Gesetz in dieser Beziehung keine Unterscheidung macht, unter der Voraussetzung, dass das Ersatzgrundstück in örtlichem Zusammenhange mit dem dem Enteigneten verbliebenen Restgrundstücke steht, oder in wirthschaftlichen Zusammenhang mit diesem gebracht werden kann, unbedenklich zu bejahen (vergl. Urtheil des Reichsgerichts in Gruchot's Beiträge, Band 36 S. 1108).

Klägerin nimmt zur Grundlage ihres Entschädigungsanspruches die bisherige Benutzungsart und fordert einen Betrag, welchen sie durch Kapitalisirung der erzielten Reinerträge findet. Beklagter beruft sich auf § 10 Abs. 1 a. a. O., nach welchem die bisherige Benutzungsart nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden darf, welcher erforderlich ist, damit der Eigenthümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Ertrage benutzen kann. Er behauptet, dass diese Möglichkeit vorliege, indem Klägerin von einem unmittelbar an ihr Restgrundstück anstossenden Gute eine Fläche von gleicher Grösse wie die ihr enteignete, erwerben und mit verhältnissmässig geringem Arbeits- und Geldaufwande dem enteigneten Theile gleichwerthig machen könne. Der Berufungsrichter ist jedoch mit der Klägerin der Ansicht, dass diese sich auf das nachgewiesene Ersatzstück nicht verweisen zu lassen brauche, da letzteres nach dem Gutachten erst nach mehrjähriger Arbeit in einen gleichen Kulturzustand gebracht werden könne, Klägerin aber zur Aufwendung einer solchen Thätigkeit nicht verpflichtet sei, vielmehr verlangen dürfe, dass ihr Ersatzland angewiesen werde, welche sie gegenwärtig in derselben Weise und mit demselben Ertrage benutzen kann. Diese Ausführung ist von Rechtsirrthum nicht frei. Zunächst ist es schon nicht richtig, dass Klägerin einen Anspruch auf Anweisung eines Ersatzgrundstückes habe, vielmehr hat sie nach § 10 Abs. 1 nur einen Geldbetrag zu beanspruchen, falls ihr die Möglichkeit der Benutzung eines Ersatzgrundstückes nachgewiesen wird. Es ist aber auch nicht richtig, dass die dem Entschädigungsanspruche in § 10 Abs. 1 gezogene Grenze fortfalle, wenn das nachgewiesene Ersatzgrundstück nicht sofort in derselben Weise und mit demselben Ertrage benutzt werden könne. Das Gesetz stellt letzteres Erforderniss nicht auf und konnte ein solches auch gar nicht aufstellen, ohne die Anwendung des § 10 Abs. 1 völlig illusorisch zu machen, da erfahrungsmässig gleichwerthige Ersatzstücke nur in seltenen Fällen sofort zu Gebote stehen. Der Regel nach bedarf das Ersatzgrundstück noch gewisser Einrichtungen oder einer bestimmten Behandlung, ehe es in derselben Weise und mit demselben Ertrage benutzt werden kann. Ob nun ein nachgewiesenes Grundstück als Ersatzgrundstück angesehen werden kann, ist eine nach den Umständen des Einzelfalles zu beurtheilende Thatfrage, für deren Beantwortung unter anderm der Umfang der erforderlichen Einrichtungen und Arbeiten und die Zeitdauer derselben in Betracht kommen (vergl. das einen ähnlichen Fall behandelnde Urtheil des jetzt erkennenden Senats in Gruchot's Beiträge, Band 36 S. 1104 ff.).

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. November 1895 in Sachen des Preuss. Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion Breslau] w. Handelsgärtnerin K.)

Verschiedenes.

Für die Schwedischen Eisenbahnen ist der diesjährige Winter wegen der geringen Menge Schnee, die gefallen ist, ein besonders günstiger gewesen. Betriebsstörungen in nennenswerther Weise sind nicht vorgekommen und der Verkehr konnte stets seinen regelmässigen Gang nehmen. Wesentliche Kosten für Fortschaffung von Schnee sind in diesem Jahre gleichfalls nicht entstanden. Trotz des milden Wetters war indessen in den Waldgegenden die beste Schlittenbahn, und da auch Sümpfe und Seen hinreichend stark gefroren waren, konnte die Beförderung der Walderzeugnisse aller Art zu den Eisenbahnstationen mit Leichtigkeit vor sich gehen. Ebenso günstige Witterungsverhältnisse herrschten in Dänemark, dessen Eisenbahn- und Dampffährenbetrieb durch ungünstige Winter besonders leicht beeinflusst werden kann. m.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach kurzer Krankheit starb gestern Abend unser hochverehrter Chef, der Herzoglich Braunschweigische Bahndirektor,

Herr Wilhelm Clauss.

In aufrichtiger Trauer beklagen wir den Heimgang des Entschlafenen, welcher uns stets ein gerechter und auf unser Wohl bedachter Vorgesetzter gewesen ist. Wir werden ihm ein treues und ehrendes Andenken bewahren.

Braunschweig, den 27. März 1896. (642)

Die Beamten der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Schliessung der Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 wird die Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird nur die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zugelassen, welche in Station Grunewald umkartirt werden oder welche für die Hauptwerkstatt, die Betriebswerkmeisterei, die Fettgasanstalt und die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind bezw. von denselben aufgegeben werden.

Berlin, den 27. März 1896. (643)
Königliche Eisenbahndirektion

Magdeburg Halle-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April 1896 tritt der Nachtrag II zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarife in Kraft, der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Sächsischen Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau und mit den Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, ferner neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenerzen usw. nach Vienenburg, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält.

Die im Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarife vom 1. April 1895 und im Mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarife vom 1. Dezember 1895 enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr zwischen Hirschfelde, Ostritz und Zittau (Preuss. Stsb.) einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, Halberstadt-Blankenburger, Neuhaldensleber, Stendal-Tangermünder, Dessau-Wörlitzer, Dahme-Uckroer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits werden mit dem 1. April d. J. beziehentlich, insoweit durch den obenbezeichneten Nachtrag II Frachterhöhungen eintreten, am 15. Mai 1896 aufgehoben. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der im Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Zittau (Sächs. Stsb.).

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 27. März 1896. (644)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Die Bestimmungen der Abtheilung C des Heftes 1 des Kohlen- etc. Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 für die Beförderung von geschlossenen Sendungen von 200—300 t werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. dahin abgeändert, dass geschlossene Sendungen von mehreren, bis höchstens fünf Zechen gemeinschaftlich aufgeliefert werden können; sofern dieselben an benachbarte, auf dem Beförderungswege der geschlossenen Sendungen gelegene Stationen angeschlossen sind.

Essen, den 31 März 1896. (645)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 7. April d. J. tritt der 6. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft. Durch denselben gelangen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe usw.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehre zwischen der Station Ringelheim des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen Gatersleben, Königslutter und Neuwegersleben des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn, sowie den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 31. März 1896. (646)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburg-Nordwestdeutscher und Hessischer, sowie Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr. Die Stationen Neuenburg i/Old. und Schweinebrück der Oldenburgischen Staatsbahn werden am 1. April d. J., dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Zetel-Neuenburg der Vareler Nebenbahnen, in die Tarife für die oben bezeichneten Verkehre mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 30. März 1896. (647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. im Russisch-Westpreussischen Verkehr auf Seite 11 und 32 angegebenen Ausnahmetarifsätze von Tscherkassy, Tscherkassy Fluss, Warnitzkaja Hafen, Rybniza und Mogilew nach Danzig und Neufahrwasser gelten auch in diesem Jahre für die Zeit vom 15./27. März bis 15./27. November. Für Sendungen von Tscherkassy und Tscherkassy Fluss kommen die Ausnahmetarifsätze nur dann zur Anwendung, wenn die qu. Sendungen auf dem Wasserwege daselbst eingetroffen sind. Die Instradirung der Sendungen von diesen Stationen kann sowohl über Fastow-Kowel-Mlawa, als auch über Fastow-Brest-Warschau-Mlawa erfolgen; von den übrigen Stationen findet die Beförderung ausschliesslich über Kowel-Mlawa statt.

Danzig, am 30. März 1896. (648)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 3 zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Anspach im Taunus, Friedrichsdorf a. Taunus, Köppern, Usingen und Wehrheim, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Stationen Bettenhausen, Osterode a. Harz, Walkenried und Wittenburg i. M., ferner Erweiterung des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und bereits erschienenen Nachträge.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 28. März 1896. (649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Westdeutscher sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. Am 1 April 1896 wird zu den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre je ein Nachtrag V herausgegeben, welche u. a. Entfernungen für die Stationen Kray-Süd des Direktionsbezirks Essen und Loef des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthalten. Der Nachtrag zum Tarif für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr enthält ausserdem anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 16 (Flachs) und 17 (Hanf).

Die Nachträge können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 25. März 1896 (650)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab erhält die diesseitige Station Dotzheim direkte Frachtsätze im Verkehr mit sämmtlichen in den vorbezeichneten Tarif aufgenommenen Württembergischen Stationen. Der Frachtberechnung sind die für Wiesbaden gültigen Entfernungen zuzüglich 4 km zum Grunde zu legen. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. März 1896. (651)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 treten im Verkehr von den Stationen Linden, Peine, Göttingen und Salzderhelden nach verschiedenen Hafenstationen der Nord- und Ostsee anderweite ermässigte bezw. neue Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei Aufgabe von mindestens 20000 kg an einen Empfänger in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.

Hannover, den 30. März 1896. (652)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Backsteinen in Sendungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von der Station Rothe Erde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln nach den

Stationen Antwerpen (Bassins und Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit der Belgischen Staatsbahn der Frachtsatz von 5,34 Frcs. für 1000 kg in Kraft.

Köln, den 29. März 1896. (653)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. C. Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn. Am 1. April d. J. ermässigen sich im Verkehre zwischen verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen einerseits und den Stationen Frankfurt a/M., H. L. B. und Ostbahnhof, Hanau Ost- und Westbahnhof sowie Höchst a/M. der Hessischen Ludwigsbahn andererseits die Tarifentfernungen um 1 bis 4 km.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Köln, den 30. März 1896. (654)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Am 1. k. Mts. treten ermässigte Frachtsätze für einige Bahnhöfe in Barmen und Elberfeld sowie für Dornap-Hahnerfurth in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 30. März 1896. (655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr; Tarif vom 1. Juni 1896. An Stelle der mit 1. Juni 1896 zur Aufhebung gelangenden Gütertarife Theil V, Heft 1 vom 1. Dezember 1893 und Theil V, Heft 2 vom 1. April 1893 des Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbands (Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr) kommt mit dem gleichen Tage ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen und Koks ab Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen, und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Swolenowes-Smecna) nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach zur Einführung, welcher zum Theil Erhöhungen bis zu 4 ℳ, zum Theil Ermässigungen bis zu 6 ℳ für 10000 kg mit sich bringt.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 1,20 ℳ = 140 Heller (Kronenwährung) für das Stück ab 20. Mai l. J. erhältlich.

München, im März 1896. (656)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Am 10. April d. J. treten für den Verkehr zwischen Station Heidingsfeld der Badischen Staatsbahnen und den Stationen Coburg und Oeslau des Direktionsbezirks Erfurt direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 27. März 1896. (657J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangt für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holz, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief für den Verkehr zwischen Ungvár, Station der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, und Mannheim B. B., Station der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie Mannheim H. L. B. und Mannheim-Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, ein Frachtsatz von 6,54 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, im März 1896. (658)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juni d. J. kommen die im Tarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn Heft 1 vom 1./5. 95, Heft 3 vom 1./4. 95, Heft 4 vom 1./4. 95 und Heft 9 vom 1./4. 95 enthaltenen Bestimmungen über die direkte Tarifirung des Anschlussgeleises Wagner & Cie. bei Bettingen in Wegfall. Vom genannten Tage an werden Sendungen von und nach dem erwähnten Anschlussgeleise je nach der Transportrichtung durch die Station Bettingen der Wilhelm-Luxemburg Bahn oder die Station Bettingen der Prinz Heinrichbahn abgefertigt.

Strassburg, den 28. März 1896. (659)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Inländischer (Oesterreichischer) Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Im Anschlusse an die von der Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn unterm 15 Februar d. J. erlassene Bekanntmachung, die Einführung eines neuen Tarifes betr., wird weiter veröffentlicht, dass in diesen Tarif Frachtsätze für die Stationen Pilsen und Rosenthal-Graupen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nicht wieder aufgenommen worden sind, dass aber die bezüglichen Frachtsätze im seitherigen Tarife vom 1. Juli 1894 noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung verbleiben.

Dresden, den 31. März 1896. (660)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. April d. J. gelangen die Nachträge I zu den Heften 2 und 3 des vorgenannten Gütertarifs zur Einführung. Dieselben enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen,
2. Aenderungen des Kilometerzeigers,
3. Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Entfernungen und Frachtsätze:
   a) für neu einbezogene Stationen der Preussischen Staatsbahnen,
   b) für die Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Neubaustrecke Sallgast - Costebrau-Friedrichsthal der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
5. Berichtigungen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 1. April d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Mai 1896 zur Einführung.

Ausserdem werden die vorstehend unter 3b genannten Stationen mit Gültigkeit vom 1. April 1896 in die Hefte 4 und 5 des Mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarifs einbezogen. Die Frachtberechnung hat derart zu erfolgen, dass an die nach den vorgenannten Heften zu ermittelnden Gesammtentfernungen der Station Sallgast anzustossen sind:

a) im Verkehr mit der Station Costebrau-Friedrichsthal 8 km,
b) im Verkehr mit der Station Römerkeller 5 km.

Erfurt, den 28. März 1896. (661J)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Zu dem Vieh- etc. Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1892 ist der Nachtrag II zur Ausgabe gelangt. Durch denselben sind verschiedene Stationen in den Tarif neu aufgenommen. Näheres ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. April 1896. (662)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Vom 15. April d. J. ab wird die Station Franeker der Niederländischen Staatsbahn mit direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III im Verkehr mit den Stationen Berlin, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Hamburg, Bremen, Altona, Lübeck und Herford in die Tarifhefte 1, 2 und 3 für den obigen Verband einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 30. März 1896. (663)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Die an der Bahnstrecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld gelegene Haltestelle Silberhütte wird vom 15. April d. J. ab auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Magdeburg, im April 1896. (664)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Lieferung von inländischen Braunkohlen-Brikets oder Böhmischen Stückbraunkohlen. Die innerhalb des Rechnungsjahres 1896/97 zur Zimmerheizung erforderlichen 1200 t inländischen Braunkohlenbrikets oder Böhmischen Stückbraunkohlen sollen verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. Mai 1896.

Magdeburg, den 26. März 1896. (665)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 265 —

Nr. 29. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. April 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Betriebsstatistik. (Fortsetzung und Schluss.)
Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung des Staatsbahnnetzes u. die Betheiligung d. Staates an d. Bau von Privatbahnen und Kleinbahnen.
Vereinsmittheilungen:
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verstaatl. der Oesterr. Nordwestbahn u. der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
Ueber die Pariser Konferenz über d. internat. Eisenb.-Frachtrecht.
Kongress d. Oesterr. Eisenbahner.
Lagerung der wegen Anzeigungen einer Gefällsübertretung angehaltenen Güter in Bahnmagazinen.
Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Wodnian-Moldauthein.
Aenderung des Titels d. Oesterr. amtlichen Eisenbahnzeitung.
Projektirte Verstaatlichung der Südbahn.
Konzessionirung der Lokalbahn Kecskemét-Tisza-Ugh.
Bahneröffnung.
Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Haltestelle.
Namensänderung einer Station.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Verschiedenes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Offene Stellen.
6. Vermischte Bekanntmachung.

Die Betriebsstatistik.

(Fortsetzung u. Schluss aus Nr. 28.)

Neben der sogenannten Reichsstatistik ist das bedeutendste Werk die jährlich erscheinenden: „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen". Diese enthalten in 9 Abschnitten (A bis J) die Angaben über Verwaltung, Beschreibung der Bahn, Anlagekapital, Fahrbetriebsmittel, Verkehr, Geldergebnisse, aussergewöhnliche Ereignisse, Beamten- und Arbeiterbestand und Wohlfahrtseinrichtungen. Im Abschnitt K ist sodann eine Nachweisung über die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen gegeben und ein Anhang enthält Nachrichten über die schmalspurigen Eisenbahnen.

Die Betriebsstatistik ist im Abschnitt D enthalten: Bestand, Leistungen und Verbrauch der Fahrbetriebsmittel, getrennt nach Lokomotiven und Tender, nach Personenwagen, Lastwagen und Postwagen; von letzteren sind auch die Kilometer angegeben, welche die der Postverwaltung gehörigen Wagen auf den Bahnen des Vereins zurückgelegt haben. Da die Zahlenreihen nicht nur die Deutschen, sondern sämmtliche dem Verein angehörige Bahnen umfassen, so ergeben sich neben den schon früher hervorgehobenen Vergleichszahlen noch manche andere, die ein Bild über die verschiedenartige Beanspruchung und daher auch verschiedenartigen Leistungen der einzelnen Verwaltungen geben. So haben nach der Vereinsstatistik von 1892 an Kilometern im ganzen zurückgelegt in einem Jahre die einzelnen Lokomotiven (Nutzkilometer + Leerfahrten + Verschubdienst + Bereitschaftsdienst zusammengerechnet) der einzelnen Bahnen im Durchschnitt:

	Lokomotiven Stück	auf 1 Lokomotive km
bei den Badischen Staatsbahnen	430	34 770
„ „ Bayerischen „	947	37 873
„ „ Sächsischen „	679	38 184
„ der Direktion Altona	351	38 881
„ „ „ Berlin	899	36 919
„ „ „ Breslau	909	30 618
„ „ „ Bromberg	854	29 562
„ „ „ Elberfeld	571	34 448
„ „ „ Erfurt	660	38 318
„ „ „ Frankfurt a/M.	478	37 712
„ „ „ Hannover	824	37 431
„ „ „ Köln (linksrh.)	686	34 145
„ „ „ „ (rechtsrh.)	1 083	34 754
„ „ „ Magdeburg	670	34 470
„ „ Zittau-Reichenberger Eisenb.	5	53 486*)
„ den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen	1 436	33 682
„ der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	390	34 414
„ den Königlich Ungarischen Staatsbahnen	1 130	35 099

*) Höchste Leistung.

In dieser Tabelle befindet sich auch unter Spalte 123 eine interessante Angabe über die Dichtigkeit des Verkehrs der einzelnen Bahnstrecken, indem daselbst verzeichnet ist:

Name	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt aus Abschnitt A Spalte 10		Zugverkehr: durchschnittliche Anzahl der über die ganze Bahn beförderten Züge, und zwar	
	für den Personenverkehr km	für den Güterverkehr km	a) Personenzüge	b) Güter- oder gemischte Züge
bei den Badischen Staatseisenbahnen . .	1 442	1 452	5 604	3 449
„ „ Bayerischen Staatseisenbahnen . .	4 807	4 828	4 035	2 717
„ „ Sächsischen Staatseisenbahnen . .	2 331	2 371	4 712	4 619
„ der Direktion Altona . .	1 540	1 579	4 454	3 028
„ „ „ Berlin . .	3 234	3 241	3 541	3 519
„ „ „ Breslau .	2 999	3 071	2 493	4 561
„ „ „ Bromberg	4 367	4 386	2 197	2 362
„ „ „ Elberfeld.	1 232	1 251	4 958	4 792
„ „ „ Erfurt . .	1 888	1 914	5 391	3 622
„ „ „ Frankfurt am Main	1 341	1 339	5 430	4 502
„ „ „ Hannover	2 273	2 304	5 722	4 744
„ „ „ Köln linksrh. .	1 991	2 035	4 491	4 837
„ „ „ Köln rechtsrh.	2 187	2 363	5 175	5 939
„ „ „ Magdeburg . .	1 803	1 865	6 287	3 841
„ „ Main-Neckarbahn .	95	96	13 344	4 953
„ den K. K. Oesterreichischen Staatsb. . .	7 889	7 979	2 693	2 270
„ der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	1 031	1 036	3 931	5 548
„ den Königlich Ungarischen Staatsbahnen	7 387	7 470	1 993	2 706

Auch die Spalte 121 gibt ein Bild der Verkehrsdichtigkeit, indem daselbst angegeben ist: „die eigenen und fremden Personen- und Lastwagen, sowie die Postwagen haben im eigenen Betrieb der Bahn zurückgelegt durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge“:

Name	auf 1 km Betriebslänge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt
	Achskm	km
Main-Neckarbahn	745 032	97
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	654 894	101
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	597 783	1 036
Warschau-Wiener Eisenbahn .	574 671	492
Direktion Köln rechtsrheinisch	544 026	2 363
Direktion Hannover	494 314	2 310
Ludwigs-Eisenbahn	435 864	6
Direktion Magdeburg	384 058	1 866
Direktion Breslau	380 555	3 071
Direktion Köln linksrheinisch .	372 238	2 036
Direktion Erfurt	364 828	1 929
Direktion Elberfeld	363 780	1 259
K. K. priv. Oesterr. Südbahn, Oesterr. Netz	355 762	1 475
Direktion Berlin	351 686	3 275
Sächsische Staatseisenbahnen .	341 690	2 371
Buschtěhrader Eisenbahn . . .	326 225	422
Oesterr. Nordwestbahn, Ergänzungsnetz	323 665	308
Lüttich-Mastrichter Eisenbahn .	304 146	30
Badische Staatseisenbahnen . .	303 563	1 454
Oesterr.-Ungarische Staatseisenbahnen	301 156	1 377

Das dritte Sammelheft über statistische Angaben aus dem Eisenbahnwesen ist der „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen“, welcher für jedes Etatsjahr besonders erscheint und in seinen Tabellen die Vergleichszahlen des vorhergehenden Etatsjahres mit aufführt. In diesem Werke, welches im wesentlichen die finanziellen Ergebnisse berücksichtigt, sind der eigentlichen Betriebsstatistik zugewiesen im Bericht: die Angaben über die durch Naturereignisse hervorgerufenen Betriebsstörungen, über Fahrpläne, über die Vornahme der Fahrkartenprüfung auf den Stationen und Absperrung der Bahnsteige, über die Errichtung von Stationen auf den bereits im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken, über die Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse bestehender Stationen und über Aenderungen in der Klassifikation der Stationen. Ferner sind als Tabellen der speziellen Betriebsstatistik beigefügt Nr. 24: Nachweisung der Kosten des Bahntransportes, und zwar: der Kosten der Züge, sowie der Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel; Nr. 25: Nachweisung über den Stand der Betriebsmittel am Ende des Etatsjahres; Nr. 26: Nachweisung über die Leistungen der Lokomotiven; Nr. 27: Nachweisung der Leistungen der Wagen, und Nr. 28 bis 31: Zusammenstellung der beim Eisenbahnbetriebe vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen und der Zahlungen, welche nach dem Haftpflichtgesetze und dem Unfallversicherungsgesetze zu leisten waren.

Diese für die Etatsberathung im Landtage bestimmten Tabellen ergeben namentlich in Tabelle 24 diejenigen Zahlen, welche bei überschläglichen Ermittelungen oft angewendet werden und zeigen, wenn die Angaben mehrerer Jahre zusammengestellt werden, öfters recht lehrreiche Unterschiede. Es ist aus den einzelnen Heften die auf S. 267 stehende Tabelle ausgeschrieben.

Ausser den vorbenannten grösseren Sammelwerken müssen die Zugkilometer noch berechnet werden: für die Verspätungsnachweisungen des Reichs-Eisenbahnamtes, für die Unfallsnachweisung derselben Behörde und für den Etatsvoranschlag. Die Zahlen, welche in diesen drei Tabellen enthalten sind, werden zumeist aus den Fahrplänen ermittelt und beziehen sich bei der Verspätungsnachweisung nur auf Schnellzüge, Personenzüge und gemischte Züge. Die Zugkilometer der Güterzüge werden nur bei der Unfallsnachweisung, bei welcher die Zugkilometer aller Züge aufgeführt werden, gebraucht.

Die Zahlen der Betriebsstatistik werden aus dreierlei Urmaterialien gewonnen: aus den Dienstbüchern der Lokomotivführer, aus den Fahrberichten und aus den Wagennachweisungen; die letzteren beiden Nachweisungen führen die Zugführer der einzelnen Züge. Es sind über diese Ermittelungen zwei Vorschriften erlassen: die Vorschriften für die Ermittelung der Leistungen der Betriebsmittel und die Wagenkontrolordnung, beide vom 29. Januar 1895 datirt, mit Gültigkeit vom 1. April 1895, nach welchen jetzt verfahren wird.

Es werden ermittelt: die Zugkilometer der zur Personenbeförderung dienenden Züge, und zwar die Zugkilometer der regelmässigen fahrplanmässigen Züge nach dem Aushangfahrplan, die Zugkilometer der nach Bedarf eingelegten Züge, einschliesslich der Sonder-, Vor- und Nachzüge nach den Fahrberichten der Zugführer. Die Fahrberichte werden von den Zugführern an bestimmten Stationen, wo sie übernachten oder zu Hause sind, abgegeben und von den Stationen dem Betriebsbüreau der betreffenden Direktion eingesandt. Dieses prüft und überwacht den Eingang der Fahrberichte, dass dieselben vollständig eingehen, zieht zunächst die darin vermerkten Unregelmässigkeiten aus, notirt die Zugkilometer der Bedarfszüge und sendet sie tageweise gesammelt an die Wagenkontrole derjenigen Direktion, zu welcher der betreffende Bezirk gehört.

Es werden ferner ermittelt: die Leistungen der Lokomotiven auf Grund der Anschreibungen in den durch die Rech-

(Tabelle zu Absatz 2, Spalte 2, S. 266.)	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94	1894/95
Kosten der Züge im ganzen pro 1 000 Lokomotivkm . . . ℳ	134	147	185	183	175	164	162
Kosten der Züge im ganzen pro 1 000 Wagenachskm . . . „	4,3	4,8	6,3	6,4	6,0	5,5	5,37
Unterhaltung der Lokomotiven im ganzen pro 1 000 Lokomotivkm . . . ℳ	82	80	84	88	88	88	82
Unterhaltung der Personenwagen pro 1 000 Achskm . . . „	5,87	6,04	6,60	6,61	6,58	6,30	5,95
Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen pro 1 000 Achskm „	2,68	2.70	3,18	3,42	3,08	2,91	2,95
1 Lokomotive hat geleistet Nutzkilometer . . .	21 145	22 270	23 498	23 450	21 721	21 498	21 512
1 Lokomotive hat geleistet: überhaupt (Nutzkilometer + Rangirdienst + Leerfahrten + Reserve) . . . km	33 615	35 612	37 517	37 581	34 801	34 248	33 665
Millionen Achskilometer aller Wagen . . .	7 911	8 555	8 896	9 140	8 996	9 336	9 398
Auf 1 km mittlerer Betriebslänge sind Achskilometer aller Wagen geleistet . . .	344 578	362 251	360 197	364 650	353 559	362 270	359 379

nungsordnung vorgeschriebenen Dienstbüchern der Lokomotivführer. Die in diesen Dienstbüchern aufgerechneten Leistungen der einzelnen Lokomotiven werden bei den Maschineninspektionen allmonatlich im Anschluss an die Feststellung der Kostenrechnungen über die Fahrstunden- und Nachtgelder des Lokomotivpersonals in einem vorgeschriebenen Formular zusammengestellt. Die bei jeder Maschineninspektion aufgestellte Nachweisung wird dem Betriebsbüreau eingesandt, welches die Leistungen der Lokomotiven in einer Nachweisung für den Direktionsbezirk zusammenstellt, die die verschiedenen Abschnitte enthält: Leistungen der im Eigenthum der Staatsverwaltung befindlichen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn und auf Neubaustrecken in mehreren Unterabtheilungen, und die Leistungen der fremden Lokomotiven auf Betriebsstrecken des Direktionsbezirks. Die Maschineninspektionen haben auch die für Lokomotiven und Tender vorgeschriebenen Laufregister zu führen, nach welchen die in der Betriebsordnung § 9 vorgeschriebene Untersuchung vorzunehmen ist.

Es werden endlich ermittelt: die Leistungen der Wagen, und zwar geschieht dies in den Wagenkontrolen, von welchen zur Zeit für den Umfang der Preussischen Staatseisenbahnen 10 bestehen, so dass bei der Zahl von 20 Direktionen nur 4 (Altona, Elberfeld, Magdeburg und Frankfurt a/M.) für ihren alleinigen Direktionsbezirk arbeiten, während 6 andere die Wagenkontrole für mehrere — in maximo 3 — Bezirke ausführen. Die Wagenkontrole überwacht den richtigen Eingang der Fahrberichte und der Wagennachweisungen der Zugführer und trägt danach zunächst die Anzahl der in den einzelnen Zügen von Station zu Station beförderten Wagenachsen in die für den Direktionsbezirk zu führenden monatlichen Nachweisungen — Grundbücher — ein, die Achsen werden bei den gemischten und Güterzügen nach beladenen und unbeladenen Achsen getrennt. Diese Grundbücher bilden das hauptsächlichste und werthvollste Material zur Beurtheilung, ob die Züge richtig gelegt sind; Ueberlastung eines Zuges und gleichzeitig schwache Belastung eines dahinter oder davor fahrenden parallelen Zuges lässt auf die Nothwendigkeit einer Aenderung schliessen, zu der diese Bücher die Unterlage geben.

Aus den Wagennachweisungen werden die Laufregister derjenigen Personen- und Gepäckwagen zusammengestellt, welche den Direktionen des Kontrolbezirks zugetheilt sind, und die von fremden Wagen auf den Strecken des Kontrolbezirks zurückgelegten Kilometer monatweise den betreffenden Verwaltungen mitgetheilt, auch die Kilometer der Postwagen festgestellt. Für die Abrechnung mit der Post werden ausserdem von der Wagenkontrole die einzelnen Rechnungen auf Grund der von den Stationen für jeden Bahnpostamts-Bezirk besonders geführten Nachweisungen aufgestellt: über die Vergütung für das Reinigen und Schmieren der Postwagen, über die Vergütung für die bahnseitige Hergabe vereinigter Post- und Eisenbahnwagen, über aussergewöhnliche Transportleistungen, über die Beförderung von Eisenbahnwagen an Stelle lauffunfähig gewordener Postwagen, über das Ein- und Ausrangiren und über die Frachtvergütung für die Beförderung unbeladener Postwagen.

Erreicht die Zahl der bei den einzelnen Personen- und Gepäckwagen nachgewiesenen Kilometer die Höhe der in § 17 der Betriebsordnung vorgeschriebenen 30 000 km, so wird dem Betriebsbüreau der Eigenthumsbahn Mittheilung gemacht behufs Herbeiführung der Untersuchung.

Für die Güterwagen stellt jede Wagenkontrole monatlich nach einem vorgeschriebenen Muster die Achskilometer aller Wagen auf eigener Bahn getrennt nach Zuggattungen zusammen, welche dem Centralwagen-Abrechnungsbüreau in Magdeburg mitgetheilt werden, dieses ermittelt die Leistungen der Güterwagen im ganzen für die Preussischen Staatsbahnen, daneben für die dem Preussischen Staatsbahn-Wagenverbande angehörigen fremden Bahnen (die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Oldenburger Bahn) nach bestimmten Regeln auch im besonderen. Das Centralwagen-Abrechnungsbüreau ermittelt auch die Beträge der Wagenmiethe, welche an fremde Bahnen für den Lauf ihrer Wagen auf den Strecken der Preussischen Staatsbahnen und für den Lauf der Preussischen Staatsbahnwagen auf fremden Bahnen zu zahlen ist. Ausserdem hat es nach vorgeschriebenem Muster vierteljährlich eine Nachweisung der auf den Staatsbahnen zurückgelegten Achskilometer einestheils der beladenen und anderentheils der leeren Güterwagen an das Tarifbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einzusenden.

Es ist, wie aus den vorstehend nur flüchtig skizzirten Bestimmungen hervorgeht, ein recht umfangreicher und verwickelter Apparat, der für die Ermittelung der richtigen Zahlen des Wagenumlaufs im Gange erhalten werden muss; es treten noch hinzu: für die Verspätungsnachweisung des Reichs-Eisenbahnamtes die Verspätungsmeldungen der Stationen und die Zugabfertigungsjournale. Ersteres sind die Meldungen, welche die Kreuzungsstationen über nicht erreichte Anschlüsse der Anschlussbahnen und über Verspätungen der Schnell-, Personen- und gemischten Züge erstatten. Es werden gemeldet: bei Schnellzügen über 10 Minuten, bei Personenzügen über 20 Minuten und bei gemischten Zügen über 30 Minuten; die Meldungen gehen an das Betriebsbüreau der Direktion, welches daraus die Zusammenstellung der Verspätungen für das Reichs-Eisenbahnamt aufstellt.

Das Zugabfertigungsjournal wird auf grösseren Stationen und solchen Stationen geführt, wo Züge zusammengestellt oder in ihrer Zusammensetzung wesentlich geändert werden. Es enthält Spalten über die Ankunfts- und Abfahrtszeit, über die Achsenzahl bei Ankunft und bei Abgang eines Zuges, über den Namen des Zugführers, des Packmeisters, des Lokomotivführers und des abfertigenden Stationsbeamten. Das Buch dient den Stationen zur Beantwortung der an sie aus dem Zugdienst ergehenden Anfragen und wird auch bei vielerlei anderen Gelegenheiten gebraucht. Es bildet für den Stationsvorsteher eine Nachweisung über die Dienstleistungen der einzelnen Fahrkorps, eine Unterlage für die Angaben über die Belastung des Bahnhofes, gibt bei Nachfragen über die Regelmässigkeit des Laufes bestimmter Züge eine Auskunft und bildet die Grundlage bei fast allen Untersuchungen über vorgekommene Unregelmässigkeiten. Es ist daher, so oft seine Abschaffung auch versucht worden ist, von den Stationen immer wieder verlangt worden und wird, wo es auf grösseren

Bahnhöfen regelmässig geführt wird, von den Stationsbeamten als ein unentbehrliches Buch bezeichnet. Diese Zugabfertigungsjournale bleiben auf der Station und werden von dieser nur zu den von ihr verlangten Auskunftsertheilungen benutzt.

Es ist, wie aus der vorhergehenden Darstellung ersichtlich ist, hauptsächlich der Fahrbericht und die Wagennachweisung das Material, auf welchen die Betriebsstatistik beruht, daneben das Dienstbuch des Lokomotivführers und die Nachweisungen der Stationen. Die pünktliche und gewissenhafte Führung dieser verschiedenen Zusammenstellungen wird durch öftere Revisionen an Ort und Stelle, wo sie aufgestellt werden, kontrolirt, ausserdem auch bei den Büreaus, welche die Auszüge fertigen, überwacht. Es bedarf fortwährender Nachhilfe, um die vielen dabei Betheiligten zu gleichmässiger Arbeit und ordentlicher Behandlung zu erziehen, und unter den vielen Kontrolarbeiten, welche der Eisenbahnbetrieb erfordert, ist diese Aufsicht ebenfalls wesentlich und streng zu handhaben.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern.

Dem Preussischen Abgeordnetenhause ist am 5. d. Mts. nachfolgender Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern nebst Begründung zur verfassungsmässigen Beschlussnahme zugegangen.

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1.	von Löwenhagen nach Gerdauen die Summe von	4 534 000 *M.*
2.	von Schönsee nach Strasburg i. Westpr. die Summe von	3 555 000 „
3.	von Berent nach Carthaus die Summe von .	2 680 000 „
4.	von Konitz nach Lippusch die Summe von .	4 110 000 „
5.	von Bütow nach Leba die Summe von . . .	7 144 000 „
6.	von Jellowa nach Kreuzburg i. Oberschl. die Summe von	1 318 000 „
7.	von Koberwitz nach Heidersdorf die Summe von	1 510 000 „
8.	von Britz nach Fürstenberg i. Meckl. die Summe von	4 534 000 *M.*
9.	von Frankenhausen a. Kyffhäuser nach Sondershausen die Summe von.	1 435 000 „
10.	von Soltau nach Buchholz die Summe von .	2 851 000 „
11.	von Sulingen nach Bassum die Summe von .	1 200 000 „
12.	von Paderborn nach Brackwede die Summe von	2 840 000 „
13.	von Corbach nach Frankenberg i. Hessen-Nassau die Summe von	3 285 000 „
14.	von Weidenhausen nach Herborn die Summe von	3 630 000 „
15.	von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen die Summe von	1 162 000 „
16.	von Wipperfürth nach Marienheide die Summe von	1 485 000 „
17.	von Simmern einerseits nach Kirchberg im Hunsrück andererseits nach Castellaun die Summe von	2 027 000 „
18.	von Kreuzau nach Heimbach die Summe von	1 552 000 „
	b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von	6 651 000 „
	zusammen	57 503 000 *M.*
	II. zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn:	
	a) von Stralsund nach Tribsees durch Uebernahme von Aktien die Summe von	268 000 *M.*
	b) von Oldenburg i. Holstein nach Heiligenhafen durch Uebernahme von Aktien die Summe von	550 000 „
	III. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von.	8 000 000 „
	IV. zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern die Summe von . .	3 000 000 „
	insgesammt	69 321 000 *M.*

zu verwenden.

Ueber die Verwendung der Fonds zu III und IV wird dem Landtage alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Littr. a aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der unter 1 bis 18 bezeichneten Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen. Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Abs. 1 und 2) ist, soweit die vorbezeichneten Eisenbahnlinien auf Preussischem Gebiete auszuführen sind, Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschliessenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr.	1	(Löwenhagen-Gerdauen) von	616 000 *M.*
„ „	2	(Schönsee-Strasburg) von	333 000 „
„ „	3	(Berent-Carthaus) von	95 000 „
„ „	4	(Konitz-Lippusch) von	135 000 „
„ „	5	(Bütow-Leba) von.	444 000 „
„ „	6	(Jellowa-Kreuzburg) von	114 000 „
„ „	7	(Koberwitz-Heidersdorf) von	294 000 „
„ „	8	(Britz-Fürstenberg) von	771 000 „
„ „	10	(Soltau-Buchholz) von	113 000 „
„ „	11	(Sulingen-Bassum) von.	174 000 „
„ „	12	(Paderborn-Brackwede) von	398 000 „
„ „	13	(Corbach-Frankenberg) von	309 000 „
„ „	14	(Weidenhausen-Herborn) von	559 000 „
„ „	15	(Friedrichsdorf-Friedberg) von	7 000 „
„ „	16	(Wipperfürth-Marienheide) von	210 000 „
„ „	17	(Simmern-Kirchberg/Castellaun) von . .	150 000 „
„ „	18	(Kreuzau-Heimbach) von	60 000 „

B. Zu den Grunderwerbskosten für die unter I Lit. a 17 und 18 benannten Eisenbahnen soll für den Fall, dass der erforderliche Grund und Boden von den Betheiligten in natura hergegeben wird, staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) bei Nr. 17 von . . . . . 167 000 *M.*
b) „ „ 18 von . . . . . 115 000 „

C. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Eisenbahnen zu gestatten.

D. Für die unter I Lit. a Nr. 9 benannte, durchweg in ausserpreussischem Staatsgebiet belegene Eisenbahn und die unter Nr. 15 benannte, zum Theil in ausserpreussischem Staatsgebiet belegene Eisenbahn muss ausserdem von den Betheiligten — für letztere jedoch nur für die ausserhalb Preussens belegene Theilstrecke — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 9 von . . . . . 150 000 *M.*
b) „ „ 15 von . . . . . 315 600 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I und II vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen usw. erforderlichen Mittel von 58 321 000 *M.* 1. die nach § 1 D von den Betheiligten zu leistenden Zuschüsse zu den Baukosten der Eisenbahnen unter I

Lit. a 9 und 15 im Betrage von zusammen 465 600 ℳ; 2. die verfügbaren Restbestände der Aktivfonds des vormaligen Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens im Betrage von mindestens 3 521 845,90 ℳ; 3. die Bestände des Reserve- und Erneuerungsfonds der auf den Staat übergegangenen Stargard-Posener Eisenbahn im Betrage von mindestens 3 457 736,55 ℳ, zusammen 7 445 182,45 ℳ zu verwenden.

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. I und II von höchstens 50 875 617,55 ℳ, sowie zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. III und IV vorgesehenen Förderung des Baues von Kleinbahnen und Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern erforderlichen Mittel im Betrage von 11 000 000 ℳ sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wird von den Betheiligten von der ihnen im § 1 unter A Abs. 3 eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1 Nr. Ia für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe, sowie die Gesammtsumme des § 1 um die im § 1 unter A Abs. 3 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge, wogegen die von den Betheiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister. Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I bezeichneten Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

Ebenso ist zur Veräusserung der nach § 1 Nr. IIa und b für den Staat zu erwerbenden Aktien und der daselbst bezeichneten Eisenbahnen oder zur Vereinigung derselben mit anderen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Aus der Begründung.

In dem Gesetzentwurfe werden zunächst nach dem Vorgange früherer Jahre wiederum Geldmittel zu einer im allgemeinen Verkehrsinteresse nothwendig gewordenen Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes erbeten. Zu den bezüglichen Forderungen wird bemerkt:

Durch die Herstellung der im § 1 unter I und II des Gesetzentwurfs vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien werden verschiedene mit Schienenverbindungen noch nicht bedachte Landestheile dem Verkehr erschlossen und bisher störend empfundene Lücken im Eisenbahnnetze ausgefüllt werden. Zugleich soll damit eine Anregung zum ausgedehnteren Bau von Kleinbahnen in Gegenden gegeben werden, in denen die wünschenswerthe Herstellung solcher sich bisher wegen der Schwierigkeit, den nothwendigen Anschluss an die vorhandenen Eisenbahnen zu finden, als unausführbar erwiesen hat.

Der Bau von Kleinbahnen ist zwar in einzelnen Provinzen bereits in erfreulicher Weise ausgedehnt worden.

Wenn jedoch die von dem Kleinbahngesetz erhofften Vortheile in vollem Umfange eintreten sollen, wird es nothwendig sein, den weiteren Ausbau des staatlichen Nebenbahnnetzes möglichst mit der Herstellung von zweckmässigen Kleinbahnen Hand in Hand gehen zu lassen, da einerseits Kleinbahnen ohne geeigneten Anschluss an die Haupt- oder Nebenbahnen ihren Zweck nicht erfüllen, andererseits in vielen Fällen die in Frage kommenden neuen Nebenbahnen die für ihre Herstellung und ihren Betrieb erforderlichen Aufwendungen nicht rechtfertigen würden, wenn nicht eine gleichzeitige Aufschliessung der angrenzenden Gebiete durch Kleinbahnen gesichert ist. Bei der hervorragenden Bedeutung, die eine rasche und kräftige Entwickelung des Kleinbahnwesens für die verschiedensten gewerblichen Interessen, insbesondere aber für die gesammte Landwirthschaft hat, wird der Staat seine Fürsorge diesem Theil des Verkehrswesens auch dadurch zuzuwenden haben, dass er zunächst für die Herstellung derjenigen Eisenbahnlinien sorgt — sei es, dass er selbst als Bauunternehmer auftritt, sei es, dass er das Zustandekommen von Privateisenbahnen zulässt und nöthigenfalls durch eine angemessene Betheiligung sichert — von denen zugleich eine wirksame Förderung des Kleinbahnbaues zu erwarten ist.

Dieser Gesichtspunkt ist daher bei Auswahl der in dem vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Eisenbahnlinien in erster Reihe maassgebend gewesen und wird auch für die künftige Bauthätigkeit des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und seine Betheiligung an dem Bau von Privateisenbahnen maassgebend bleiben müssen.

Sämmtliche neue Bahnlinien sollen nach den für Nebenbahnen bestehenden Bestimmungen hergestellt und betrieben werden.

Die Herstellung der einzelnen unter Nr. I für Staatsrechnung vorgeschlagenen Linien, über deren wirthschaftliche Bedeutung die als Anlage 1 beigefügten Denkschriften näheres angeben*), ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden:

1. dass für die unter Nr. I Littera a 1—8, 10—14 und 16—18 aufgeführten Linien neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben,
2. dass zu den Grunderwerbskosten der unter Nr. 17 und 18 aufgeführten Linien ein Staatszuschuss zu gewähren und
3. dass zu den Baukosten der unter Nr. 9 und 15 aufgeführten Linien — neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens — noch ein unverzinslicher nicht rückzahlbarer Baarzuschuss zu leisten ist.

Um den seitens der Landesvertretung bei Berathung der letztjährigen Eisenbahnanleihe-Gesetzentwürfe wiederholt geäusserten Wünschen auf Abänderung der bisherigen Form der Betheiligung der Interessenten an dem Bau neuer Eisenbahnlinien zu entsprechen, soll den Interessenten der auf Preussischem Staatsgebiete belegenen Strecken die Wahl gelassen werden, entweder den Grund und Boden — wie seither — der Staatsregierung in natura zur Verfügung zu stellen, oder eine der Höhe der anschlagsmässigen Grunderwerbskosten gleichkommende Pauschsumme zu zahlen. Es ist daher im § 1 unter A Abs. 3 eine dementsprechende Vorschrift aufgenommen und die Höhe der für die einzelnen Bahnlinien in Betracht kommenden Pauschsummen festgesetzt worden. Zugleich ist mit Rücksicht auf das im Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung im Vorjahre zur Durchführung gebrachte Bruttoprinzip am Schluss des § 2 die Bestimmung aufgenommen worden, dass in denjenigen Fällen, in denen von den Betheiligten von der ihnen im § 1 unter A Abs. 3 eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht wird, die nach § 1 Nr. Ia für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe, sowie die Gesammtsumme des § 1 um die im § 1 unter A Abs. 3 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge sich erhöht, wogegen die von den Betheiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen den im § 2 vorgesehenen Deckungsmitteln hinzutreten.

Die Interessenten der Bahnlinien zu 17 und 18 (Simmern-Kirchberg / Castellaun und Kreuzau-Heimbach) würden nach den angestellten Ermittelungen bei ihrer nur beschränkten Leistungsfähigkeit zur Aufbringung der gesammten auf rund 317 000 ℳ bezw. 175 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten nicht imstande sein. Es ist daher die Gewährung einer staatlichen Beihilfe in Aussicht genommen und der dieserhalb zu den Grunderwerbskosten zu leistende Zuschuss auf die Pauschsumme im § 1 A Abs. 3 (Nr. 17 und 18) in Anrechnung gebracht.

Im übrigen stimmt die Fassung der im § 1 unter Lit. A bis D über den staatsseitigen Ausbau der einzelnen Linien gestellten Bedingungen im wesentlichen mit dem Wortlaut des letztjährigen Gesetzes überein.

Die Erfüllung der Bedingungen, unter welchen hiernach der staatsseitige Ausbau der geplanten Eisenbahnen gemäss den Bestimmungen im § 1 A bis D erfolgen soll, ist zwar noch nicht überall durch formelle Beschlüsse der betreffenden Kommunalverbände gesichert, es kann indessen nach dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen erwartet werden, dass die Interessenten auch im vorliegenden Fall durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Bahnlinien Frankenhausen-Sondershausen (Nr. 9), Corbach-Frankenberg (Nr. 13) und Friedrichsdorf-Friedberg (Nr. 15) liegen ganz bezw. zum Theil in fremden Staatsgebieten. Wenn gleichwohl ihre Herstellung für Rechnung des Preussischen Staates vorgeschlagen wird, so ist dafür die Erwägung maassgebend gewesen, dass hierdurch auch wichtige diesseitige Interessen gefördert werden. Da überdies für die Linien zu 9 und 15 von Seiten der betheiligten fremden Regierungen neben der unentgeltlichen Hergabe des erforder-

*) Wir werden aus denselben später Bericht erstatten.

lichen Grund und Bodens auch namhafte Baarzuschüsse zu den Baukosten zugesichert worden sind, so dürften Bedenken nicht vorliegen, den Bau der Bahnlinien auf diesseitige Kosten in Aussicht zu nehmen. Gegen den Bau der Linie Corbach-Frankenberg (Nr. 13), welche zum Theil Waldecksches Gebiet berührt, dürften ebenfalls Bedenken nicht zu erheben sein; es wird in dieser Beziehung auf die Denkschriften über den Bau der durch die Gesetze vom 15. Mai 1882, 7. Mai 1885 und 8. April 1889 zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen von Wabern nach Wildungen, von Warburg nach Arolsen und von Arolsen nach Corbach, welche gleichfalls Waldecksches Gebiet berühren, verwiesen.

Die Bedingungen des Baues und Betriebes dieser Linien innerhalb der fremden Staatsgebiete sind durch die als Anlagen II und III beigefügten Staatsverträge mit den Fürstlich Schwarzburgischen Regierungen zu Rudolstadt und Sondershausen vom 21./24./26. Februar d. J. und mit der Grossherzoglich Hessischen Regierung zu Darmstadt vom 15./19. Februar d. J. vereinbart. Für die Bahn von Corbach nach Frankenberg konnte mit Rücksicht auf die Bestimmungen im Art. 4 des zwischen Preussen und Waldeck-Pyrmont abgeschlossenen Vertrages vom 2. März 1887, ebenso wie seiner Zeit hinsichtlich der oben erwähnten, Waldecksches Gebiet berührenden Linien Wabern-Wildungen und Warburg-Arolsen-Corbach von der Vereinbarung eines besonderen Staatsvertrages abgesehen werden. Wegen der dauernden Befreiung der in Waldeck belegenen Theilstrecke von Staats- und Kommunalabgaben wird auf den Staatsvertrag zwischen Preussen und Waldeck-Pyrmont vom 6. August 1883 Bezug genommen, welcher ebenso wie das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen in den Fürstenthümern Waldeck und Pyrmont vom 11. März 1870 der Begründung des Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes vom 7. Mai 1885, beigefügt ist.

Die Aufwendungen für sämmtliche im § 1 unter Nr. I a bezeichneten, insgesammt ungefähr 665,1 km langen Bahnen sind auf 50 852 000 ℳ veranschlagt. Hierzu treten noch für die durch die bevorstehende Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes nothwendig werdende Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen für 665,1 km Nebenbahnen zu 10 000 ℳ für das Kilometer = 6 651 000 ℳ, so dass die Gesammtaufwendung für die im § 1 unter Nr. I vorgeschlagenen Eisenbahnen 57 503 000 ℳ beträgt.

Die Herabsetzung des für die Vermehrung des Fuhrparks bisher vorgesehenen Satzes von 20 000 ℳ auf 10 000 ℳ ist mit Rücksicht darauf vorgenommen worden, dass die Absicht besteht, hier nur noch die Mittel für die erste Ausrüstung der neuen Bahnlinien vorzusehen, dagegen die Ausgaben für die aus Anlass der Eröffnung neuer Strecken bedingte Vermehrung auf den älteren Strecken in gleicher Weise, wie die Aufwendungen für Vermehrung der Betriebsmittel überhaupt aus den laufenden Betriebseinnahmen zu decken.

Von dem zum Bau der unter 2—6, 8, 10, 11, 13 und 17 bezeichneten Bahnen erforderlichen Grund und Boden befinden sich etwa 224 ha mit einem Werthe von ungefähr 646 000 ℳ bereits im domänen- und forstfiskalischen Besitz, für dessen Hergabe zu dem veränderten Verwendungszweck an sich auch im vorliegenden Falle eine Entschädigung nicht beansprucht werden soll. Ob und in wie weit indessen für die mittelbaren Nachtheile dieser Abtretung (Abschneiden unbrauchbarer Parzellen, Wirthschaftserschwernisse, verfrühter Bestandsabtrieb, Beschädigung von Saaten und Bestellungsarbeiten usw.) Entschädigungen zu leisten sein werden, ist der Feststellung in jedem einzelnen Falle vorbehalten.

Nach dem Ergebniss der über den voraussichtlichen Ertrag der einzelnen Linien angestellten Ermittelungen ist nur für einen Theil derselben eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals aus den unmittelbaren Erträgnissen zu erwarten. Wenn gleichwohl die Staatsregierung den Ausbau sämmtlicher geplanten Bahnen vorschlägt, so geschieht dies mit Rücksicht auf die gesammten mit der Ausführung verbundenen wirthschaftlichen und sonstigen Vortheile.

Ueber die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der im § 1 unter Nr. II bis IV des Gesetzentwurfs vorgesehenen Aufwendungen ergeben die als Anlage beigeschlossenen Denkschriften, aus welchen wir demnächst berichten werden, das Nähere.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind am 1. April d. J. von den Strecken Posen-Wreschen und Posen-Stargard der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg 1,64 km bezw. 1,96 km auf den Direktionsbezirk Posen übergegangen und infolge dessen den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion Posen zugerechnet worden.

Gleichzeitig ist die 3 km lange Strecke Thorn-Mocker aus dem Direktionsbezirk Danzig ausgeschieden und in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg übergegangen.

Letztere ist daher den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg zugerechnet worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) ist der I. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der VIII. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt ist der Kilometerzeiger Nr. 91 (Chimay-Eisenbahn), ferner der Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 91 wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1289 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1308 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1311 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des gemischten Ausschusses für die Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens, Begleitschreiben zum Protokoll der am 19./20. März d. J. in Prag abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1320 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1321 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 96 Z vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar-März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 4. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im 1. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Aus der Begründung zur diesbezüglichen Gesetzesvorlage (Nr. 28 S. 257 d. Ztg.) ist folgendes hervorzuheben:

Die Regierung bespricht in dem Motivenbericht die kommerzielle und verkehrspolitische Bedeutung der Linien, welche erworben werden sollen. Die Erwerbung der Nordwestbahngruppe müsse die finanziellen Ergebnisse des Staatsnetzes im ganzen verbessern. Die kommerzielle Aktionsfähigkeit des erweiterten Staatsnetzes gegenüber den konkurrirenden Privatbahnen werde in nachhaltigster Weise erhöht werden. Die Verstaatlichung sei aber auch von allgemeinem Nutzen, weil dieselbe die Möglichkeit biete, die bisherigen Lokaltarife der zu erwerbenden Linien auf das Niveau des Staatsbahntarifs zu ermässigen. Bei den Verhandlungen traten, wie der Motivenbericht erwähnt, die Vertreter der Nordwestbahn mit dem Vorschlage hervor, auch die Elbethalbahn, welche der Staat erst im Jahre 1900 einzulösen berechtigt wäre, in die Verstaatlichung einzubeziehen. Die Trennung der beiden Netze der Nordwestbahn hätte die Austragung einer Reihe von Fragen bedungen, die sich auf die bisherige einheitliche Centralverwaltung, auf den Dienst in den Gemeinschaftsstationen, auf die Verkehrsleitung und Instradirung, auf den Pensionsfonds und endlich auf die Steuerbemessung beziehen. Alle diese Schwierigkeiten sind zwar nicht unüberwindbare, immerhin hätte ihre Austragung mannigfache Unzukömmlichkeiten gehabt. Der Motivenbericht geht nun zur Begründung der finanziellen Abmachungen

über. Die Erwerbung des gesammten Unternehmens der Nordwestbahn, demnach sowohl der garantirten Strecke, welche der Staat mit dem 1. Januar 1895 einzulösen berechtigt war, als auch der Elbethalbahn habe lediglich im Wege einer freien Vereinbarung mit der Gesellschaft zustande kommen können, und deshalb müsse auch das Uebereinkommen als Ganzes beurtheilt werden. Der Motivenbericht stellt auch eine Rechnung über den finanziellen Effekt der Vereinbarungen an und kommt zu folgendem Resultate: Bis zum Zeitpunkte der Liquidation werde der Staat ohne Rücksicht auf die Ersparungen an Betriebskosten und ohne Rücksicht auf die Verkehrszunahme 155 000 fl. mehr einnehmen, als die vertragsmässige Jahreslast beträgt. Welche Wirkung die obenerwähnte Ermässigung der Lokaltarife üben dürfte, wird nicht berechnet. Nach Durchführung der Liquidation werde mit Rücksicht auf die Prioritätenkonversion und auf den Wegfall der Gesellschaftsauslagen noch eine Verminderung der Jahreslast um 146 000 fl. dazu treten. Hierzu kommen noch weitere Vortheile, welche gewissermaassen als Abschlagszahlungen auf die Garantieschuld der Gesellschaft angesehen werden können. Diese Schuld, welche auf Grund des Uebereinkommens ein- für allemal zu streichen ist, beziffert sich mit ungefähr 30 000 000 fl. Was erhält nun der Staat: Den Antheil am Gewinn der Prioritätenkonversion im Betrage von 3 000 000 fl. nominale in 3% Obligationen; ferner die Grundstücke ausserhalb der Bahnbegrenzung im Schätzungswerthe von etwa 1 000 000 fl., endlich die Reserven, deren Höhe der Bericht nicht beziffert. Nur nebenbei erwähnt der Motivenbericht, dass von der Tilgung der Aktien bezw. der an ihre Stelle tretenden Staatsschuldverschreibungen bis zum Jahre 1906 abgesehen wird, dass dagegen mit diesem Zeitpunkte die Tilgungsquote hinzuwächst. Dieselbe stellt sich auf 146 062 fl., da die Tilgungsfrist mit 90 Jahren bemessen ist; sie würde aber 390 660 fl. betragen, wenn die Konzessionsdauer eingehalten und demnach die Belastung nicht um 20 Jahre hinausgerückt worden wäre. Es stehe indessen ausser Zweifel, dass auch diese höhere Ziffer in dem Gegenwerthe der dem Staate zukommenden Vortheile ihre reichliche Deckung finden werde. Der Motivenbericht bespricht schliesslich noch die Modalitäten, unter welchen die Südnorddeutsche Verbindungsbahn erworben wird, und gelangt zu der Konklusion, dass die Vorlage dem Parlament nur angelegentlichst befürwortet werden könne.

Ueber die Pariser Konferenz über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht

veröffentlicht das Eisenbahnministerium das folgende Communiqué: Die am 16. März in Paris zusammengetretene Konferenz der Staaten, welche an dem Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr theilnahmen, hat am 2. April ihre Berathungen geschlossen. Wenn es auch nicht gelungen ist, über alle vorgelegenen Anträge zu einem positiven Ergebnisse zu gelangen, und die Realisirung mancher Wünsche der Geschäftswelt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben muss, so kann doch das Ergebniss der schwierigen Verhandlungen als ein zufriedenstellendes bezeichnet werden. Es wurde eine ganze Reihe von Abänderungsbestimmungen beschlossen, welche dem Handel und Verkehr zum Vortheile gereichen werden. Die Oesterreichischen Delegirten nahmen an den Berathungen hervorragenden Antheil, und richtete Herr Picard, Präsident der Konferenz, in seiner Schlussrede an den Führer der Oesterreichischen Delegation, Sektionschef Dr. v. Wittek, welcher als Kommissionspräsident fungirt hatte, sowie an die als Berichterstatter thätig gewesenen Oesterreichischen Delegirten, Hofrath Dr. Freiherrn v. Buschman und General-Direktionsrath Dr. Röll, warme Worte des Dankes.

Kongress der Oesterreichischen Eisenbahner.

Eine Deputation dieses in Nr. 28 S. 258 d. Ztg. erwähnten Kongresses überreichte dem Eisenbahnminister die von dieser Massenversammlung gefassten, die Wünsche der Eisenbahnbediensteten enthaltenden Resolutionen. Aus den Erklärungen des Ministers v. Guttenberg sei folgendes hervorgehoben: Er werde für die Wünsche der verschiedenen Kategorien der Eisenbahnbeamten stets eintreten. Es seien die der Regierung bekanntgegebenen Wünsche derselben bereits Gegenstand eines eingehenden Studiums, und werden dieselben, insofern sie auf legaler Basis beruhen, auch verwirklicht werden. Er müsse jedoch betonen, dass im Interesse des Dienstes eine Lockerung der Disziplin nicht erfolgen dürfe, und erwarte daher, dass der Verband zur Verwirklichung der Verbesserung der Lage der Eisenbahnbeamten nicht Mittel ergreife, welche geeignet sind, die Gemüther der Eisenbahnbediensteten zu erregen. Auf die verschiedenen Vorstellungen, welche vom Führer der Deputation gemacht wurden, erklärte der Minister, dass für die Eisenbahnbeamten etwas geschehen müsse, insbesondere für die unteren Kategorien, speziell für den Unterbeamtenstand, da diese in der That mit ihrer geringen Entlohnung nicht das Auslangen finden können. Man möge jedoch nicht vergessen, dass selbst eine Aufbesserung von nur 100 fl. für jeden einzelnen Bediensteten einen Aufwand von Millionen erfordern würde, und dass zu einer solchen Aktion Zeit erforderlich sei. FML. v. Guttenberg erwähnte sodann eines im „Flugrad“, dem Centralorgan des Verbandes, veröffentlichten Berichtes über den Empfang einer Deputation des Verbandes und bedauerte, dass dieser Bericht nicht in objektiver Weise gehalten war. Er müsse erwarten, dass das, was unter Männern ehrlich und offen gesprochen werde, auch richtig in die Oeffentlichkeit gebracht werde.

Lagerung der wegen „Anzeigungen“ einer Gefällsübertretung angehaltenen Güter in Bahnmagazinen. (Anspruch der Eisenbahnen auf Lagergeld.)

Eine Oesterreichische Eisenbahnverwaltung hat die Frage angeregt, ob die im Gefällsstrafgesetze vorgesehene Lagergeldfreiheit auch auf den Fall anwendbar sei, wenn das wegen einer Gefällsübertretung beanstandete Gut in einem unter zollamtlicher Mitsperre stehenden Bahnmagazin lagert. Das K. K. Finanzministerium hat die Berechtigung der Eisenbahnen, das Lagergeld auch in diesem Falle einzuheben, damit begründet, dass die erwähnte Lagergeldbefreiung nach dem berufenen Gesetz nur in dem Falle eintritt, wenn die beanstandeten Gegenstände „in die amtliche Niederlage eines Gefällsamtes“ übergeben wurden, daher eine Verpflichtung von Privat- bezw. Bahnmagazinen zur lagergeldfreien Aufbewahrung solcher Gegenstände nicht besteht.

Konzessionsurkunde vom 23. November 1895 für die Lokalbahn Wodnian-Moldauthein.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 8 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 10 publiziren diese Urkunde. Konzessionäre sind: Karl Nikolan und Genossen. Die Linie soll als normalspurige Lokomotivbahn hergestellt werden, eine Länge von 22 km besitzen und von der Station Wodnian der Staatsbahnlinie Gmünd-Pilsen nach Moldauthein führen. Der Staat gewährt die Garantien eines Jahresreinerträgnisses, welches der 4% Verzinsung und Tilgung des bei der Böhmischen Landesbank aufzunehmenden Anlehens im Nominalbetrage von 660 000 fl. entspricht. Das garantirte Jahresreinerträgniss wird mit dem Maximalbetrage von 28 000 fl. jährlich festgesetzt. Die Garantiezuschüsse sind binnen 3 Monaten nach Ueberreichung der Jahresrechnung flüssig zu machen. Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung der aufzunehmenden Anleihe Theilzahlungen an den fixirten Kuponterminen mit Vorbehalt der auf Grund der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnungen leisten. Die Bahn ist binnen 2 Jahren dem Betrieb zu übergeben. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Dem Staat ist jederzeit das Einlösungsrecht unter den in der Konzession vorgesehenen Bestimmungen vorbehalten. Von den im Lokalbahngesetze nicht enthaltenen Begünstigungen bezw. Bedingungen, unter welchen die Konzession ertheilt wurde, sind folgende hervorzuheben: Die Kosten der Effektennotirung an den Börsen, die Kuponstempelgebühren und die Steuern nach Ablauf der steuerfreien Jahre dürfen als Ausgabeposten in die Betriebsrechnung eingestellt werden. Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Böhmische Landesbank zu bezahlenden Regiebeitrage. Die Grundenteignung, die Bauausführung, Materialbeschaffung usw. hat unter Einflussnahme der Regierung zu erfolgen. Mit Genehmigung derselben kann eine besondere Aktiengesellschaft gebildet werden. Die Kosten der nach Ablauf des ersten Betriebsjahres etwa nothwendigen Neubauten oder Erweiterungen können dem Anlagekapital zugeschlagen werden. Der Betrieb ist von der Staatsverwaltung zu führen, welche auch die Tarife bestimmen und die Bahn mitbenutzen kann. Die vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit wurde mit 25 km für die Stunde bestimmt; die Herstellungen und Anschaffungen müssen vom Lokalbahnamte im K. K. Handelsministerium genehmigt werden. Für die Einmündung anderer, insbesondere von Bahnen niederer Ordnung, ist Vorsorge zu treffen. Die Halbmesser der Bogen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen. Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn maassgebenden Strecken wird 20 ‰ festgesetzt.

Aenderung des Titels der Oesterreichischen amtlichen Eisenbahnzeitung.

Das bisherige, unter dem Titel: „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ herausgegebene Organ erhält nun den Titel: „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schifffahrt, redigirt im K. K. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem K. K. Handelsministerium.“

Die projektirte Verstaatlichung der Südbahn.

Die gegenwärtigen Verhandlungen über die Erneuerung des bisher immer auf 10 Jahre geschlossenen Zoll- und Handelsbündnisses zwischen beiden Reichshälften erstrecken sich auch darauf, über das Vorgehen bei der eventuellen Verstaatlichung der Südbahn eine Verständigung herbeizuführen.

Eine Ungarische offiziöse Korrespondenz berichtet hierüber das Folgende: Die Südbahngesellschaft würde sich, falls eine Vereinbarung erzielt wird, auf die Verwaltung ihres Ungarischen Netzes beschränken, während das Oesterreichische Netz von der Oesterreichischen Regierung für eine Jahresrente abgelöst würde. Die Ablösung des Ungarischen Netzes, welche unter der vorigen Regierung im Zusammenhange mit der Ablösung des Oesterreichischen Netzes geplant wurde und damals an dem hinsichtlich der Repartition der Ablösungsrente zwischen den beiden Regierungen aufgetauchten Differenzen scheiterte, scheint dermalen von der Ungarischen Regierung nicht in Aussicht genommen zu sein; selbstverständlich würde das selbständige Ungarische Südbahnnetz seine Relationen mit dem Oesterreichischen Netze für eine gegenwärtig noch nicht bestimmte Reihe von Jahren fortbehalten, sodass dem Ungarischen Verkehr aus dieser Transaktion kein wie immer gearteter Nachtheil erwachsen dürfte.

Konzessionirung der Lokalbahn Kecskemét-Tisza-Ugh.

Diese 22,3 km lange Lokalbahn soll von der Station Kecskemét der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehen und bis zum Theissufer bei Tisza-Ugh führen. Die effektiven Baukosten sind mit 780 000 fl., d. i. mit 25 325 fl. für das laufende Bahnkilometer bemessen, wovon 67 800 fl. auf Beschaffung von Betriebsmitteln entfallen. Ausser der Ausgangsstation ist noch die Errichtung von 6 Stationen, bezw. Haltestellen in der Konzession vorgeschrieben, deren Namen wir bei der seinerzeitigen Eröffnung nachtragen werden.

Bahneröffnung.

Die Flügellinie Neupest-Rákospalota der elektrischen Bahn Budapest-Neupest-Rákospalota wurde nach der zufriedenstellenden technisch-polizeilichen Begehung am 16. März d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Auf dieser Linie befinden sich 8 Haltestellen. Die Fahrzeit beträgt 15 Minuten; die Züge verkehren alle 10 Minuten.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Haltestelle.

Die auf der K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin gelegene Haltestelle Ramici, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, wurde nunmehr auch für den Frachtentransport in Wagenladungen eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Der Name der auf der Linie Temesvár-Verciorova der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegenen Station Rékás wurde in Temes-Rékás abgeändert.

Generalversammlung der Achenseebahn-Gesellschaft am 2. März d. J.

Diese in Salzburg abgehaltene Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1895 Umgang. Es wurde beschlossen, von dem einschliesslich dem Gewinnvortrage aus dem Jahre 1894 mit 15 330 fl. ausgewiesenen Reingewinn zur Dotirung des Reservefonds 674 fl., zur Dotirung des Erneuerungsfonds 2 000 fl. und zur Tilgung der Prioritätsaktien 800 fl. zu verwenden; ferner auf die im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien eine 1,5 % Dividende von zusammen 9 522 fl. zu vertheilen, sohin auf Reserve-Materialbestände 739 fl. und auf Verbrauchs-Materialbestände 155 fl. abzuschreiben und den Restbetrag von 1 439 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Budapest-Szent-Lörincz am 24. März d. J.

Dem Jahresbericht für 1895 zufolge entwickelt sich der Betrieb besonders im Personenverkehr recht erfreulich. Den Einnahmen von 82 020,70 fl. stehen die Ausgaben von 52 571,06 fl. gegenüber. Es wurde beschlossen, von dem Ueberschuss von 29 449,64 fl. den Kupon Nr. 9 der Prioritäts- und Stammaktien mit je 8 fl. und die Genussscheine mit 2 fl. einzulösen.

Generalversammlung der Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) am 28. März d. J.

In dieser ersten, in Graz abgehaltenen Versammlung wurde für diese von den Ländern Steiermark und Salzburg erbaute Bahn eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2 340 000 fl. konstituirt, worauf die Wahlen in den Verwaltungsrath stattfanden.

Generalversammlung der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 30. März d. J.

Dem Geschäftsbericht für 1895 zufolge beliefen sich die Gesammteinnahmen auf 174 133 fl., die Ausgaben auf 81 730 fl., so dass sich ein Gesammt-Betriebsüberschuss von 92 403 fl. ergibt. Die Erhöhung ist insbesondere auf die Brünner Lokalbahn zurückzuführen, welche durch den nunmehr eingeführten Frachtenverkehr in den letzten 2 Jahren eine Steigerung von mehr als 30 000 fl. erfahren hat. Es wurde beschlossen, von dem Reingewinn nach reichlicher Dotirung des Amortisations-, Reserve- und Erneuerungsfonds wie im Vorjahre 5,5 % auf das Aktienkapital von 1 330 000 fl., sohin 11 fl. pro Aktie zu bezahlen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Ausserdem wurde auch der Beschluss gefasst, eine Statutenänderung dahin vorzunehmen, dass die Gesellschaft berechtigt wird, bei einer künftigen Kapitalsvermehrung zum Zweck des weiteren Ausbaues ihrer Linien und zur theilweisen Einführung des elektrischen Betriebes, sowie zum Zweck des Ausbaues und der Erwerbung weiterer Lokalbahnen mit jeweiliger Genehmigung der Regierung 4 % Prioritätsobligationen auszugeben, wodurch der Gesellschaft künftighin eine billigere Kapitalsbeschaffung ermöglicht wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Stille der Charwoche wurde durch die kriegerischen Ereignisse in den fremden Welttheilen nur wenig gestört; das allgemeine Friedensbedürfniss ist so mächtig, dass man das ernstliche Hinübergreifen dieser Verwickelungen auf Europa nicht sehr fürchtet. Die Fälligkeiten der Dividendenkupons und die bezahlten Superdividenden haben das ausserhalb der Börse stehende Publikum nicht veranlasst, aus seiner Zurückhaltung solchen Papieren gegenüber herauszutreten. Indessen ist die Industrie infolge der zahlreichen Eisenbahnbauten in Oesterreich, sowie der grossen Wagenbestellungen überreich beschäftigt; dazu treten die steigenden Einnahmen der Eisenbahnen im gegenwärtigen Frühjahr. Es erhöhten sich auch die Aktienkurse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3430), Nordwestbahn (283), Elbethalbahn (285,75), Staatsbahn (350,50), Aussig-Teplitzer Bahn (1730), Buschtěhrader Bahn Lit. A (1465) und Buschtěhrader Bahn Lit. B (548). Gleich geblieben waren die Aktien der Südbahn (96) und der Kaschau-Oderberger Bahn (193). Dagegen waren die Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn (292,50), Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (218,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207) etwas rückgängig. Prioritäten wurden gar nicht beachtet.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

Am 31. Dezember 1894 umfasste das Französische Bahnnetz von allgemeinem Interesse 36 476 km. Im Laufe des Jahres 1895 wurden eröffnet: am 1. April von der Orléansbahn die Verlängerung der Sceauxlinie bis zum Medicisplatz in Paris (2 km), am 2. Juni von der Südbahn die Strecke Prades-Villefranche de Conflent (6 km), am 22. Juni von der Westbahn die Strecke Les Ifs-Etretat (15 km), am 1. Juli von der Nordbahn die Strecke Haubourdin-St. André (11 km), am 24. Juli von der Ostbahn die Strecke Troyes.-St. Julien (4 km), die Anschlüsse von Troyes-Preize (3 km) und der Anschluss von St. Julien (1 km), am 17. August von der Nordbahn die Strecke Denain-St. Amand (17 km) und am 4. Oktober von der Mittelmeerbahn die Strecke Lozanne-Lamure (30 km); im ganzen also 89 km. Am 31. Dezember 1895 waren demnach 36 565 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse im Betriebe; davon entfielen 32 281 km auf die grossen Gesellschaften, 1 084 km auf die Nebenbahnen, 2 631 km auf die Staatsbahnen, 342 km auf die nicht konzessionirten Bahnen und 227 km auf Werk- und verschiedene Bahnen.

Am 31. Dezember 1894 waren 43 349 km Bahnen von allgemeinem Interesse konzessionirt, gemeinnützig erklärt oder in Aussicht genommen. Durch Gesetz vom 4. Mai 1895 wurde der Anschluss von den Linien Bordeaux-Spanische Grenze und Bayonne-St. Jean-Pied de Port an einen auf den Kais des linken Adourufers an der Marineallee in Bayonne herzustellenden Seebahnhof (5 km) der Südbahn unter Vorbehalt konzessionirt, dagegen die der Südbahn unter Vorbehalt konzessionirte Linie Pau-Vic en Bigorre (43 km) aufgegeben. Die Länge der konzessionirten, gemeinnützig erklärten oder in Aussicht genommenen Bahnen von allgemeinem Interesse ermässigte sich demnach am 31. Dezember 1895 auf 43 311 km; davon waren 39 796 km endgültig konzessionirt, und zwar 35 354 km den grossen Gesellschaften, 1 328 km den Nebenbahngesellschaften, 271 km den Werkbahnen und 2 843 km den Staatsbahnen; 430 km waren für gemeinnützig erklärt, aber noch nicht konzessionirt; 1 709 km waren unter Vorbehalt konzessionirt, und zwar 1 388 km den grossen Gesellschaften, 166 km den Neben-

bahngesellschaften und 205 km den Staatsbahnen; endlich 1 376 km waren in Aussicht genommen.

An Lokalbahnen waren am 31. Dezember 1894 3 730 km im Betriebe. Im Laufe des Jahres 1895 wurden eröffnet: am 6. April im Oisedepartement von der Eisenbahngesellschaft Milly-Formerie und Noyon-Guiscard-Lassigny die Linie Noyon-Guiscard-Lassigny (27 km, 1 m Spurweite), am 28. Mai im Maasdepartement von der Maas-Eisenbahngesellschaft die Linie Beauzée-Verdun (38 km, 1 m Spurweite), am 1. Juli im Departement Seine et Marne von der Departements-Eisenbahngesellschaft eine Zweigbahn von dem Wasserbahnhof am linken Seineufer nach Montereau (1 km, 1 m Spurweite), am 10. August im Norddepartement von der Gesellschaft der Eisenbahn Bettrechies-Hon und Zweigbahn nach Bavai diese Bahn nebst Zweigbahn (9 km), am 18. November im Departement der Ardennen von den Gebrüdern Baldant und Baërt die Eisenbahn Le Tremblois-Rocroi (12 km, 0 80 m Spurweite), und am 1. Dezember im Departement Pas de Calais von der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens die Linie Lens-Frévent (54 km, 1 m Spurweite): im ganzen also 141 km, so dass am 31. Dezember 1895 3 871 km Lokalbahnen im Betriebe standen.

Konzessionirt waren am 31. Dezember 1894 4 553 km Lokalbahnen; im Jahre 1895 wurden konzessionirt durch Gesetz vom 4. Mai im Sarthedepartement der Sarthe-Strassenbahngesellschaft die Linien Le Mans-St. Cosme de Vair (42 km), Le Mans-Foulletourte (24 km), Foulletourte-Mayet (26 km) und Mamers-la Ferté Bernard (32 km), ferner im Aisnedepartement der Cambresischen Eisenbahngesellschaft durch Aenderung der Richtung der Linie Le Moulin Brûlé-Saint Quentin zwischen St. Quentin und Omissy 5 km, endlich durch Gesetz vom 24. Juli im Departement der Hochpyrenäen an Verstraët und die Gesellschaft Lombard Gérin & Cie. die Linien Pierrefitte-Cauterets-la Raillère (11 km) und Pierrefitte-Luz St. Sauveur (13 km); im ganzen also 153 km, und zwar sämmtlich mit 1 m Spurweite. Die Konzessionslänge der Lokalbahnen belief sich demnach Ende 1895 auf 4 706 km.

An Strassenbahnen waren Ende 1894 1 866 km im Betriebe; im Laufe des Jahres 1895 wurden folgende, grösstentheils mit 1 m Spurweite hergestellte Strecken eröffnet: am 1. Januar von Jeancard (Charente Inférieure, Linie Saintes-Mortagne) Zweigbahn nach den Steinbrüchen von Thénac (2 km), ferner von der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen von Dijon (Côte d'Or) zwei Stadtlinien (3 km), am 7. Januar von derselben Gesellschaft eine Stadtlinie (2 km), am 29. Januar von der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (Isère) Grenoble-Veurey (14 km), am 5. Februar von der Strassenbahngesellschaft Paris-Arpajon (Seine) 1 km innerhalb der Pariser Ringmauern, am 15. Februar, am 3. März und am 16. März von der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen von Dijon (Côte d'Or) drei Stadtlinien (5 km), am 19. März von der Eisenbahngesellschaft Voiron-Saint Beron (Isère) St. Laurent du Pont-Entre deux Guiers (5 km) und St. Laurent du Pont-Fourvoirie (2 km), am 25. März von der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen von Dijon 1 km in der Stadt, am 1. April von der Nebenbahngesellschaft (Haute Saône) Ronchamp-Plancher les Mines (16 km), am 2. April von Jeancard (Charente und Charente Inférieure) Pons-Barbezieux (35 km), am 5. Mai von der Strassenbahngesellschaft Loir et Cher (Loiret und Loir et Cher) Ouzouer le Marché-Orleans (31 km), am 6. Mai von Jeancard (Charente Inférieure, Linie Saintes-Mortagne) Zweigbahn nach den Steinbrüchen von Tesson (1 km), am 20. Mai von der Eisenbahngesellschaft Voiron-St. Béron (Savoyen) Les Echelles-St. Béron (10 km), am 23. Mai von der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (Nord) Armentières-Houplines-Deulémont-Comines-Halluin (6 km), am 1. Juni von Jeancard (Charente Inférieure, Linie Saintes-Mortagne) Mortagne Stadt-Mortagne Hafen (4 km), ferner von der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft (Côte d'Or) Fontaine Française - Pouilly sur Vingeanne (7 km), am 15. Juni von der Strassenbahngesellschaft von Reims (Marne) Clairmarais - Bahnhof Reims (1 km) und von der Neuen Strassenbahngesellschaft von Roubaix und Tourcoing (Nord) Mouveaux-Watrelos (2 km), am 20. Juni von der Allgemeinen Französischen Strassenbahngesellschaft (Meurthe et Moselle) 1 km in Nancy, am 1. Juli von der Schmalspurbahn- und Dampfstrassenbahn-Gesellschaft des Tarn (Tarn) Graulhet - Laboutarié (13 km, 0,60 m Spurweite), am 3. Juli von der Südfrankreich - Eisenbahngesellschaft (Côte d'Or) Arnay le Duc - Saulieu (29 km), am 26. Juli von der Strassenbahngesellschaft von Saint Maur (Seine) Saint Maur-Joinville le Pont (1 km), am 4. August von der Strassenbahngesellschaft Epernay - Ay - Mareuil (Marne) Epernay - Ay (4 km), am 11. August von der Neuen Strassenbahngesellschaft Roubaix-Tourcoing (Nord) 2 km in Tourcoing, am 10. September von der Lyonner Strassenbahngesellschaft (Rhône) 4 km in Lyon, am 25. September von der Strassenbahngesellschaft Bordeaux Bouscat - le Vigean (Gironde) Le Vigean - Eysines (1 km), am 14. Oktober von Joly, Gebrüder Beldant und Baërt (Vienne) St. Benoît - St. Martin l'Ars (41 km), am 15. Oktober von der Strassenbahngesellschaft Pontcharra-la Rochette - Allevard les Bains (Isère und Savoyen) Pontcharra-la Rochette mit Zweigbahn Détrier-Allevard (17 km), am 27. Oktober von der Neuen Strassenbahngesellschaft Roubaix - Tourcoing (Nord) 1 km in Roubaix, am 31. Oktober von der Seilbahngesellschaft der Côte Sainte Marie (Seine Inférieure) 1 km in le Havre, am 24. November von der Elektrischen Strassenbahngesellschaft Nizza - Cimiez (Seealpen) Nizza - Cimiez (4 km, 0,60 m Spurweite), am 30. November von der Neuen Strassenbahngesellschaft Roubaix-Tourcoing (Nord) 2 km in Roubaix, am 1. Dezember von der Südfrankreich - Eisenbahngesellschaft (Côte d'Or) Baigneux les Juifs - Vaurois (23 km), am 8. Dezember von Joly, Gebrüder Beldant und Baërt (Vienne) 3 km in Poitiers, am 15. Dezember von Emile Lapeyre (Allier) Vichy-Cusset (4 km), am 16. Dezember von der Calvados-Eisenbahngesellschaft (Calvados) Caen - Ouistreham (9 km, 0,60 m Spurweite) und am 21. Dezember von der Strassenbahngesellschaft des Norddepartements (Nord) 5 km in Lille; im ganzen 313 km, so dass sich Ende 1895 2 179 km Strassenbahnen im Betriebe befanden.

Konzessionirt waren Ende 1894 2 939 km Strassenbahnen. Im Jahre 1895 wurden neu konzessionirt folgende, grösstentheils mit 1 m Spurweite herzustellende Linien: durch Verordnung vom 12. Januar an E. Lapeyre (Allier) Vichy - Cusset (4 km), sowie an Prévost (Pas de Calais) Etaples - Paris Plage (6 km), am 11. März an Bastin und Grosset (Savoyen) von Aix les Bains nach le Port Puer, Marlioz, Grésy sur Aix und nach le Port de Carnin (10 km), am 24. Mai an Coignet, Francq und Grosselin (Seine et Oise) St. Germain en Laye - Poissy (5 km), am 1. Juni an die Strassenbahngesellschaft Bordeaux-le Vigean (Gironde) le Vigean - Eysines (1 km), am 3. Juli an Aubian und Jaubert (Gironde) Bordeaux - Pessac (4 km), am 8. Juli an Grammont und Faye (Maine et Loire) Angers-la Côte d'Erigné (8 km) und Angers - la Pyramide (5 km), am 23. Juli an die Strassenbahngesellschaft St. Pol sur Mer-Dünkirchen (Nord) diese Linie (4 km, 0,60 m Spurweite), am 4. August an die Elektrische Strassenbahngesellschaft Nizza-Cimiez (Seealpen) diese Linie (4 km, 0,60 m Spurweite), sowie an die Französische Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen (Deux Sèvres und Maine et Loire) Bressuire-Argenton Château - Montreuil Bellay (60 km), Parthenay - Secondigny-l'Absie-St. Laurs (48 km), Parthenay-Ménigoute (26 km), Ménigoute - Saint Maixent (19 km) und Saint Maixent - la Mothe Sainte Héraye - Lezay - Melle (50 km), am 17. August an die Französische Schmalspurbahngesellschaft (Ille et Vilaine) Rennes-Fougères (53 km), Rennes-Château Giron (19 km) und Rennes - Plélan (37 km), am 22. August an die Seilbahngesellschaft der Côte Sainte Marie (Seine Inférieure) 1 km in le Havre, am 14. September an die Allgemeine Französische Strassenbahngesellschaft (Seine Inférieure) drei Stadtlinien in le Havre (5 km), am 16. November an die Strassenbahngesellschaft von Rothéneuf (Ille et Vilaine) Paramé - Rothéneuf (4 km), am 26. November an die Omnibus- und Strassenbahngesellschaft von Lyon (Rhône) Ouillins-St. Genis Laval (2 km), am 2. Dezember an Claret und Thouvard (Isère) Grenoble-Chapareillan (43 km) und am 16. Dezember an die Calvados-Eisenbahngesellschaft (Calvados) Caen - Ouistreham (9 km, 0,60 m Spurweite); im ganzen 427 km, es sind aber durch Gesetz vom 4. Mai 1895 die Strassenbahnlinien Ballon - Marolles les Braux (14 km) und Mayet - Mansigné (11 km) im Sarthedepartement ausgeschieden und unter die Lokalbahnen aufgenommen, so dass Ende 1895 3 341 km Strassenbahnen konzessionirt waren.

Unter Ergänzung und Vervollständigung unserer Mittheilungen in Nr. 99 Jahrg. 1895 schliessen wir hieran die von den grossen Gesellschaften für 1896 und 1897 in Aussicht genommenen Eröffnungen. Im Jahre 1896 sollen folgende Linien eröffnet werden: a) von der Nordbahn Wassigny - Guise (15 km), b) von der Ostbahn Toul - Pont St. Vincent (23 km), c) von der Westbahn Anschluss Evreux Stadt-Evreux Navarra (3 km), St. Pierre de Louviers - les Andelys (16 km), Châteaubriant - Messac (38 km) und La Brohinière - Dinan (36 km), d) von der Mittelmeerbahn Largentière - St. Sernin (13 km), St. Loup de la Salle - Beaune (10 km) und Lure - Loulans les Forges (40 km) und e) von der Südbahn Tournemire-le Vigan (61 km ; im ganzen 255 km.

Im Jahre 1897 sind folgende Linien zu eröffnen: a) von der Westbahn Carhaix - Rosporden (42 km, Schmalspur), Anschluss von Rouen (1 km), Les Ifs - Montivilliers (26 km) und Dieppe - St. Vaast (38 km), b) von der Mittelmeerbahn Craponne-St. Bonnet (24 km) und Corbeil-Montereau (61 km) und c) von der Südbahn Mézin - Mont de Marsan (78 km), Ossès-St. Etienne de Baïgorry (10 km), Ossès-St. Jean Pied de Port (12 km), Lannemezan - Arreau (26 km), Moulin Neuf - Limoux (31 km) und Belvèze-Bram (14 km); im ganzen 363 km.

In früheren Haushalten bereits bewilligt, aber erst nach 1897 zu eröffnen sind folgende Linien: a) von der Nordbahn Roubaix - Grenze (2 km) und Avesnes - Sars Poterie (11 km),

b) von der Ostbahn Révigny-Nançois Tronville (27 km), Rambervillers-Bruyères (23 km), Provins-Esternay (29 km) und Esbly-Crécy (10 km), c) von der Westbahn Cany-Fécamp (35 km), Loudéac-Carhaix (65 km, Schmalspur), Blain-la Chapelle sur Erdre (26 km), Messac-Ploërmel (50 km) und Coutances-Régneville (9 km), d) von der Orléansbahn Argenton-la Châtre (44 km), Thiviers-Sarlat nebst Zweigbahn nach le Burg (111 km), Le Sauve-Eymet (67 km), Laqueuille-le Mont Dore (15 km), Saint Aignan-Blois (33 km, Schmalspur), Groslejac-Gourdon (14 km), Confolens-l'Isle Jourdain (24 km), St. Eloi-St. Gervais (16 km), Le Blanc-Argent (146 km, Schmalspur) und Felletin-Ussel (46 km), e) von der Mittelmeerbahn St. Lorent-Morez (16 km), La Mure-Paray le Monial (64 km, Albertville-Annecy (44 km), Arlanc-Darsac (47 km), Longeray-Divonne (40 km), Nyons-Pierrelatte (41 km), Sembadel-Craponne (15 km), Cluses-le Fayet (25 km), Epinac-Velars (58 km), Salon-la Calade (32 km), Lons le Saunier-St. Jean de Losne (56 km), Le Fayet-Schweizer Grenze (37 km, Schmalspur), Rhoneübergang in Avignon (3 km) und Valdonne-la Barque Fuveau (10 km), f) von der Südbahn Mende-la Bastide (44 km), Carmaux-Rodez (66 km), Céret-Arles sur Tech (10 km), Albi-St. Juery (8 km), Lavelanet-Belvéze (32 km), Dax-St. Sever (41 km), Pamiers-Moulin Neuf (31 km), Quillan-Rivesaltes (69 km), St. Girons-Foix (46 km), Castelsarrasin-Beaumont de Lomagne (26 km) und Bazas-Bergonce (36 km); im ganzen 1 718 km.

Endlich sind die Kosten in früheren Haushalten theilweise bewilligt für folgende Linien: a) bei der Westbahn St. Meén-Loudéac (46 km, Schmalspur), und b) bei der Südbahn Bergonce-Auch (100 km), zusammen 146 km.

Verschiedenes.

Feier zur Erinnerung an die Thätigkeit im Eisenbahndienste während des Krieges 1870/71.

Der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde theilt uns mit, dass von einer grossen Anzahl Mitglieder dem Vereinsvorstande und dem Ausschuss für die Veranstaltung vorgenannter Feier Zweifel darüber ausgesprochen worden sind, ob auch diejenigen Mitglieder des Vereins, welche in jener Zeit nicht mitgewirkt haben, an der nunmehr auf

Sonntag, den 10. Mai d. J.
(den Tag des Friedensschlusses)

festgesetzten Feier theilnehmen können. Der Vorstand bemerkt hierzu, dass die Theilnahme aller Mitglieder, die eine solche Feier für angemessen erachten, erhofft wird.

Die Anzeige der Betheiligung durch Postkarte, unter genauer Angabe der Adresse an den Verein für Eisenbahnkunde, W. Wilhelmstrasse 92/93, ist deshalb bis auf den 15. d. Mts. ausgedehnt worden.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Das diesjährige Preisausschreiben des Vereins (Beuth-Preis) ist jetzt bekannt gemacht. Es wird diesmal verlangt: ein Entwurf zu einem Getreidespeicher (Siloanlage) nebst den dazu erforderlichen Kraft-, Beleuchtungs- und sonstigen Betriebsanlagen, und zwar ist der Speicher auf einem zur Verfügung stehenden Theil des Lehrter Güterbahnhofs zu Berlin, stromabwärts vom alten Packhof, gedacht. Für die beste Bearbeitung ist ein erster Preis von 1 200 *M* ausgesetzt. Die Lösungen sind bis zum 10 Januar 1897 an den Vorstand des Vereins, zu Händen des Herrn Geheimen Kommissionsrath Glaser, Berlin SW., Lindenstrasse 80, einzusenden, und werden die Arbeiten, sofern die Verfasser Königliche Regierungsbauführer sind, auf Wunsch dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt mit dem Ersuchen, den Verfassern die häusliche Prüfungsarbeit für das zweite Staatsexamen zu erlassen.

Der Wortlaut des Preisausschreibens sowie ein Plan des hier in Betracht kommenden Theiles des Lehrter Güterbahnhofs werden unentgeltlich in der Geschäftsstelle des Vereins Deutscher Maschineningenieure, Berlin, Lindenstr 80, verabfolgt oder auf Verlangen zugesandt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Erinnerungsfeier.

Am 19. Mai d. J. wird das 1. Bataillon des Eisenbahn-Regiments Nr. 1 die Feier seines 25jährigen Bestehens begehen. Es ist dies der Tag, an welchem im Jahre 1871 durch Allerhöchste Kabinets-Ordre die Eisenbahntruppe überhaupt ins Leben gerufen wurde.

Mit dem erwähnten Stiftungsfest soll eine Erinnerungsfeier für alle Diejenigen verbunden werden, welche den in den Feldzügen 1866 und 1870/71 aufgestellt gewesenen Feldeisenbahn-Abtheilungen angehört oder sonst in dienstlichen Beziehungen zu denselben gestanden haben.

Indem das Offizier-Korps des Eisenbahn-Regiments Nr. 1 sich beehrt, die vorbezeichneten Kriegs-Veteranen, ebenso wie alle diejenigen Offiziere, Sanitäts-Offiziere, Beamten, Unteroffiziere und Mannschaften, welche dem 1. Bataillon im aktiven oder beurlaubten Dienststande angehört haben, zur Theilnahme an der Feier aufzufordern, bittet dasselbe diese Bekanntmachung als förmliche Einladung betrachten zu wollen, da die Namen und gegenwärtigen Wohnungen sämmtlicher Betheiligten nicht mit Sicherheit zu ermitteln waren.

Zusagen werden bis zum 20. April an das Geschäftszimmer des Eisenbahn-Regiments Nr. 1 erbeten, worauf die Uebersendung des Fest-Programms erfolgen wird.

Berlin, den 1. April 1896. (666)

Im Namen des Offizier-Korps des Eisenbahn-Regiments Nr. 1
Schubert,
Oberstlieutenant und Regiments-Kommandeur.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung vom 11. v. Mts. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass am 28. März d. J. der Gesammtverkehr zwischen Oberkirch und Oppenau wieder aufgenommen worden ist.

Karlsruhe, den 7. April 1896. (667)
Generaldirektion.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen: Gstatterboden-Admont am 10. März l. J., Lend-Gastein-Taxenbach am 17. März l. J. und Eisenerz-Erzberg am 20. März l. J.

Wien, am 30. März 1896. (668)

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Schliessung der Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wird die Station Grunewald mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen werden. Von dem genannten Tage ab wird nur die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zugelassen, welche in Station Grunewald umkartirt werden oder welche für die Hauptwerkstatt, die Betriebswerkmeisterei, die Fettgasanstalt und die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind bezw. von denselben aufgegeben werden.

Berlin, den 2. April 1896. (669)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Im Anschluss an die Veröffentlichung vom 9 März d. J. wird hierdurch bekannt gegeben, dass der Artikel „Salpeterabfall (gewonnen durch Verarbeitung des salpeterhaltigen Seewassers aus Salpeterschiffen)“ mit Gültigkeit vom 1. April 1896 in den Nothstandstarif für Düngemittel auf den Seiten 1 und 2 hinter „Chilesalpeter“ im Verkehr sämmtlicher am Tarif betheiligten Verwaltungen aufgenommen wird.

Berlin, den 30. März 1896. (670)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. treten die für die Stationen Koschentin und Tworog bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, Hammerschlacken etc. und Schwefelkiesabbrände ausser Kraft.

München, im März 1896. (671)
Namens der Verbandverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die in den am 1. Februar d. J. ausgegebenen Nachträgen zu den Heften II der Abtheilungen A, B, F und G enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 und 12 für Eisen der Spezialtarife I und II im Verkehr mit Düsseldorf Hafen und Duisburg Hafen, welche gemäss unserer Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. vorläufig keine Gültigkeit hatten, treten am 10. April d. J. in Kraft.

Köln, den 2. April 1896. (672)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Binnenverkehr der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg (Gütertarif I) und im Berlin-

Nordostdeutschen Verkehr (Gütertarif I/III) werden die Ausnahme-Frachtsätze für Salz zur überseeischen Ausfuhr von Klausaschacht nach Danzig, Neufahrwasser, Stettin und Swinemünde, von sofort ab, schon bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger angewendet.

Bromberg, den 2. April 1896. (673)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Vom 1. April 1896 an gelten im Verkehre mit Reichenbach in Laus. die Sätze des Rohstofftarifs auch für die in dem Waarenverzeichniss zu diesem Ausnahmetarif genannten Artikel Erde, Kartoffeln, Rüben etc.

Dresden, am 31. März 1896. (674)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband. Mit Wirkung vom 1. April l. J. wird der Artikel Crin d'Afrique (Afrikanisches Pflanzenhaar) in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr von Ludwigshafen a. Rh. nach Basel Bad. Bahn, Konstanz, Schaffhausen, Singen transit und Waldshut zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs II befördert, wenn die fragl. Sendungen zum Eingang in die Schweiz oder nach Oesterreich verzollt werden.

Karlsruhe, den 3. April 1896. (675)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Eggenfelden wird zum 15. April d. J. in die Klassen I a, b, c, d mit direkten Sätzen aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 1. April 1896. (676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. tritt der am 1. Juni 1890 zur Einführung gelangte Ausnahme-Frachtsatz für die Beförderung lebender Krebse mit Personenzügen von Podwoloczyska nach Frankfurt a/M., Station der Hessischen Ludwigsbahn, zu 16.95 *M.* für 100 kg ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im März 1896. (677)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Eisenerzen und Steinen im Verkehr zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen vom 1. Februar 1891 tritt am 7. April d. J. ein Nachtrag VIII in Geltung. Derselbe enthält einen neuen Erzausnahmetarif, dessen Sätze für Ladungen von 50 000 kg — abgesehen von einigen wenigen Belgischen Stationen — gegen bisher bis zu 50 Cts. ermässigt sind. Durch den neuen Tarif werden auch geringfügige Erhöhungen verursacht, welche bei Düdelingen Werk für Ladungen von 10 000 kg (in einzelnen Fällen auch für Ladungen von 50 000 kg) 8 Cts. und bei Deutsch-Oth im Verkehr mit Signeulx 1 Cts. betragen. In diesen Fällen kommen indessen die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 1. April 1896. (678)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangen für die Beförderung von gusseisernen Röhren, ferner von Maschinentheilen von Eisen und Stahl, sowie solchen, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile) in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen: Pressbaum	Purkersdorf
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
1. Station der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen Mannheim B. B. . . 2. Stationen der Hess. Ludwigsbahn Mannheim H. L. B. Mannheim Neckarvorstadt	2,29	2,32
Kursdifferenz . .	0,02	0,02

Die Kursdifferenzen sind bis auf weiteres unberücksichtigt zu lassen.

Ferner wird der im Juni 1895 im Verfügungswege eingeführte Frachtsatz für Filterplatten von Worms Hafen nach Purkersdorf ab 1. Juni 1896 aufgehoben.

München, im April 1896. (679)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Verbands-Güterverkehr. Für den Verkehr der Badischen Station Ueberlingen mit Giessen und Lollar wird zum 15. d. Mts. direkte Abfertigung eingeführt. Näheres ist bei genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 6. April 1896. (680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa. Zu dem vom 15. November 1893 ab gültigen Ausnahmetarif für Flachs und Hanf tritt mit Gültigkeit vom 22. April cr. der Nachtrag III in Kraft, durch welchen neue Stationen einbezogen werden.

Danzig, den 8. April 1896. (681)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten bis einschliesslich 30. April 1896 im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II Heft 2 vom 1. Januar 1896 für Gerste bei Aufgabe von 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hierfür folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

von	nach Berlin Anh.-Dresd., Görlitz u. Schles. Bhf.
Auspitz K. F. N. B. .	263 ₰ für 100 kg
Branowitz „ .	258 „ „ „
Göding „ .	253 „ „ „
Kostel „ .	264 „ „ „
Lundenburg „ .	260 „ „ „
Rohrbach-Seelowitz .	254 „ „ „

Die Ermässigung beruht auf Aenderung der Oesterreichischen Streckenfrachten.

Breslau, den 1. April 1896. (682)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Die Gültigkeit des mit Bekanntmachung vom 17. März zum 1. Mai l. J. aufgehobenen Tarifheftes 2 für den vorbezeichneten Verband wird bis zum 14. Mai l. J. einschliesslich verlängert.

Breslau, den 7. April 1896. (683)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird für den Versand von Abtrittsdünger in eigenen städtischen Kesselwagen von Station Posen auf Entfernungen bis 50 km ein Ausnahmetarif eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Posen, den 8. April 1896. (684)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg. Staatsbahn. Rheinisch-Westfälisch-Oldenburgischer Güterverkehr. Die Stationen Neuenburg i/Old. und Schweinebrück der Vareler Nebenbahnen sind mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab in den Gütertarif für vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 4. April 1896. (685B)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zu Tarif-Theil IV, Heft 2. [Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.]) Mit Gültigkeit vom 1. April 1896 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarif-Theile IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien), der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Stationen der Französ. Ostbahn in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages I, welcher Berichtigung und Ergänzung der Tarifbestimmungen, neue, bezw. abgeänderte Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken und Ergänzung des Kilometerzeigers enthält, sind bei den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 31. März 1896. (686)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungsverkehr Oesterr. Lindau-Vorarlberg. Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A oder des Ausnahmetarifes 7a mit Gütern des Ausnahmetarifes 6b. Im Verkehre zwischen Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen einerseits und den Prager Bahnhöfen: Prag (Bubna) B. E. B., Prag (Sandthor) B. E. B., Prag (Smichow) B. E. B., dann Prag (St. B.) und Smichow der K. K. St. B., sowie Komotau B. E. B. und Kralup B. E. B. andererseits ist mit Gültigkeit vom 7. April 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1896 das Zusammenladen von Gütern

a) der Klasse A oder des Ausnahmetarifes 7a und
b) des Ausnahmetarifes 6b

im Oesterr. Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbande, gültig vom 1. März 1896 bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen zulässig.

Für Güter der Klasse A oder des Ausnahmetarifes 7a bei Aufgabe von mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Klasse A beziehungsweise des Ausnahmetarifes 7a für die übrigen zugeladenen Güter und für das Ergänzungsge-

wicht bis zu 10000 kg pro Wagen der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März 1896 gültigen obgenannten Tarifes zur Anwendung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif-Theile I für den mehrgenannten Verbandverkehr (gültig ab 1. März 1896) aufgenommenen Bestimmungen Gültigkeit.

Hierdurch tritt die Bekanntmachung vom 1. März 1896 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 4. März 1896, Nr. 19 sub Pos. 431 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 31. März 1896. (687)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Lebensmittel in Eilfracht. Einbeziehung der Station Budapest-Józsefváros etc. Am 30. April 1896 wird die Station Budapest-keleti pályа udvár (Ostbahnhof) für den Eilgut-Auf- und Abgabsverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Józsefváros am 1. Mai 1896 für den Eilgut-Auf- und Abgabsverkehr —, mit Ausnahme zollpflichtiger Sendungen — eröffnet.

Es ist daher in dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Ausnahmetarif für Lebensmittel in Eilfracht des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes die Station Budapest-keleti pálya udvár zu streichen und an deren Stelle die Station Budapest-Józsefváros mit den für erstgenannte Station bestehenden Taxen nachzutragen.

Wien, am 8. April 1896. (688)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Nachtrages. Mit 1. Mai 1896 wird der Nachtrag III zu dem seit 1. Juli 1894 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Budapest und Köbánya in Wirksamkeit gesetzt.

Derselbe enthält Abänderungen rücksichtlich des Eilgutverkehres mit den Budapester Bahnhöfen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise im Wege der Verbandstationen zum Preise von 5 Kreuzern per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 4. April 1896. (689)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Richtigstellung der Gültigkeitsstrecke eines Frachtsatzes. Der bei Ausnahmetarif 2 auf Seite 12 des Verbands-Gütertarifs Theil II vom 1. Januar 1896 für die Deutsche Strecke: „Berlin (Schles. Bhf.) - Halbstadt" abgedruckte Frachtsatz von 284 ₰ für 100 kg gilt vom 20. April 1896 an nicht mehr für die gen. Strecke, sondern für die Deutsche Strecke: „Berlin (Schles. Bhf.) - Oderberg."

Wien, am 2. April 1896. (690)
Die Generaldirektion
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Chilisalpeter treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ₰
Wien (K. F. J. B. II, K. F. N. B, St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	104
Marchegg	123
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Wien (K. F. J. B. II, K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	99
Marchegg	118
Von Dresden-Elbkai nach	
Wien (K. F. J. B. II, K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	151
Marchegg	170

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 1. April 1896. (691)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Nachtrages III zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894. Mit 1. Mai 1896 gelangt zu den Kartirungssätzen bis und von den Galizisch-Ungarischen Uebergangspunkten für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und den Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung bezüglich des Eilgutverkehres mit den Budapester Bahnhöfen;
II. Einbeziehung der Station Báránd für den allgemeinen Güterverkehr;
III. Einbeziehung der Station Sajó-Szt. Peter in den Ausnahmetarif XIX;
IV. Kartirungssätze für Glaswaaren der Klassen A und B im Verkehre mit den Stationen Pálfalva und Sajó-Szt. Peter.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. im Wege der Verbandstationen zum Preise von 15 kr. pr. Exemplar erhältlich.

Wien, am 4. April 1896. (692)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. April d. J. wird die im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld vom 15. Dezember 1895 auf Seite 9 unter 1 enthaltene Bestimmung über Arbeiter-Wochenkarten aufgehoben. An Stelle derselben tritt die folgende: „Es werden ausgegeben:

1. Arbeiter-Wochenkarten für 6 aufeinander folgende Arbeitstage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Ausgabe derselben kann an jedem beliebigen Tage erfolgen."

Ferner treten mit dem genannten Tage erleichternde Bestimmungen über die Lösung und Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten von Zwischenstationen aus in Kraft. Nähere Auskunft hierüber geben die Stationen und Fahrkartenausgabestellen.

Die in den Tarif aufzunehmenden besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Elberfeld, den 2. April 1896. (693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge der Einlegung von Schnellzügen auf der Strecke Saarbrücken-Trier-Eifelbahn-Köln kommen vom 1. Mai 1896 ab zwischen Luxemburg und einer Anzahl Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits direkte, für alle Züge gültige Fahrkarten zur Verausgabung.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Strassburg, den 4. April 1896. (694)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Südwestrussischer Personenverkehr über Oderberg. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Mai d. J. gelangt ein neuer Tarif für den Deutsch-Südwestrussischen Personenverkehr über Oderberg-Krakau-Podwoloczyska und Brody zur Einführung, welcher direkte Fahrpreise und Gepäcksätze zwischen Breslau, Berlin, Hamburg, Bremen, Leipzig einerseits und Kiew, Elisabethgrad, Odessa andererseits enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 ₰ erhältlich.

Wien, am 31. März 1896. (695)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahn - Gesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der am

Donnerstag, den 28. Mai d. J.,
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 46. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 23. Mai d. J., Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite VI.

Nr. 7. Jahrgang 1896. Berlin, am 11. April 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A E F	—	1	—	eis. Pflugschaar —	2	1	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
2	A K	II/V	3	Kolli	Maschinentheile —	58	2	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
3	A M	21	1	Bund	Stiele —	13,5	3	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
4	A S	58	1	Korb	Pflanzen —	—	4	Schalksmühle	„	
5	A T	—	1	Sack	Hornspähne —	21	5	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
6	B	392	1	„	Obst —	12	6	Strassburg	Elsass-Lothring.	
7	B z F K	2252	1	Fass	leer —	—	7	München Ost	Bayerische Stsb.	
8	B P	166	1	—	l. Petroleumtonne —	36	8	Budsin	K. E.-D. Bromberg	
9	B S	1904	1	Rolle	Kupferblech —	20	9	Gemünden	Bayerische Stsb.	
10	E	—	35 1	Kolli Bund	Ofentheile —	125	10	Seligenstadt a/M.	HessischeLudwigsb.	
11	E S	2353	1	Kiste	Kartoffeln —	31	11	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	E T	—	1	Kollo	Maschinentheil —	1	12	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
13	F	—	1 1	— —	gusseis. Ofenthürchen Rost	3	13	Bingen	HessischeLudwigsb.	
14	F F	52160	1	Kübel	Margarine —	30	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
15	F H	8	1	Sack	leere Säcke —	36	15	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
16	F L	616	1	Kiste	? —	88	16	Hof	Bayerische Stsb.	Glatz-München bez.
17	F M	3517	1	„	leer —	10	17	Nördlingen	„	
18	G B	—	1	„	leer —	24	18	Breslau O/S.	K. E.-D." Breslau	
19	G F	16	1	Verschlag	schmiedeeis. Fenster	89	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	G K	930	1	Kiste	Heerdplatte —	3	20	Regensburg	Bayerische Stsb.	Darmstadt-Mainz bez.
21	G S	169	1	„	Kurzwaaren —	57,5	21	Sontheim	„	
22	G St	148	1	—	l. Fass —	8	22	Mainz	HessischeLudwigsb.	
23	H H	18032	1	—	eis. Rohr —	1,5	23	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschrieben anschein. Münster.
24	H H	5482	1	Kiste	Glaswaaren —	124	24	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	signirt: Heilbronn.
25	H L	302	1	Fass	leer —	35	25	Wesel	K. E.-D. Münster	
26	H M A B F W	122 841	1	Pack	Lumpensäcke —	71	26	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
27	H M A G	15133	1	Kiste	leer —	5	27	Peine	K. E.-D. Hannover	
28	H O H	—	1	Fass	leer, gebr. —	60	28	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
29	H W	1/3	3	Säcke	Säcke —	64	29	Strassburg	Elsass-Lothring.	
30	J D	2642	1	Kiste	Zündhölzer —	64	30	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
31	J F L	2101	1	Fass	leer —	20	31	München Ost	Bayerische Stsb.	
32	J W	—	2	—	Rollen in Papier —	21	32	Westmeerbeck	Grand Central Belge	
33	K B	1	—	Holzkoffer	? —	9	33	Bamberg	Bayerische Stsb.	Alte Bezettelung: Pappenheim-Oettingen.
34	K. Cic. H.	51 12a 13a	2	Packete	Sägenblättchen —	0,5	34	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
35	K S St B Ch	—	1	—	Standbaum mit eisernem Beschlag	—	35	Leipzig (Th. B.)	K. E.-D. Halle a/S.	
36	K V	44	1	Fass	leer —	20	36	München Ost	Bayerische Stsb.	
37	L F	8	1	Sack	Kaffee, roh —	58	37	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
38	M A V	—	3 2	— —	Holzblöcke Bäume	99	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	P	—	1	Pack	leere Körbe —	40	39	Altona	„	
40	P	140	1	Kistchen	? —	9	40	Hasselt	Grand Central Belge	
41	R	—	1	Bund	Eisen —	67	41	Ratingen West	K. E.-D. Elberfeld	
42	R	7664	1	Kiste	leer —	14	42	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
43	R C	2226	1	„	Bücher —	32	43	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
44	R G	543	1	„	vermuthl. Wollwaaren	20	44	Neumarkt i/O.	Bayerische Stsb.	
45	S	—	1	—	Aschenkästchen —	0,5	45	Seligenstadt a/M.	HessischeLudwigsb.	bez.: HanauW.
46	S	1652	1	Kiste	Puppen —	102	46	Augsburg	Bayerische Stsb.	
47	S H	960	1	Pack	? —	10	47	Hasselt	Grand Central Belge	
48	S M	1370	1	—	Bretterverschlag —	6	48	Hof	Bayerische Stsb.	
49	T & S	13982	1	Kiste	Kolophonium —	33	49	Albbruck	Badische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	V & B	2	1	Kiste	mit Flasche —	197	50	Luxemburg	Wilhelm-Luxembgb.	
51	V T S	440	1	Ballot	? —	19	51	Weiden	Bayerische Stsb.	
52	W	1	1	—	eis. Rohr —	48	52	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
53	W P	9620	1	Kiste	Suppengewürz —	3	53	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
54	W S	—	1	Sack	2 Hüte Zucker —	24	54	Deutzerfeld	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
55	F. Amos Sarauc	—	1	Fass	leer —	29	55	München Ost	Bayerische Stsb.	
56	Dyckerhoff Söhne Biebrich	—	1	Säckchen	Cementsäcke —	6	56	Mettenheim	Hessische Ludwigsb.	
57	Brauerei H. Fricke	1499	1	Bierfass	leer —	16	57	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
58	O. K. Dosfeld	—	2	—	Stäbe ⌴ Eisen —	51	58	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	7 m lang.
59	Gille	—	1	Käfig	leer —	20	59	La Sambre	Grand Central Belge	
60	Isaac Holden à Choix près Roubaix	2494	1	Ballen	Wolle —	4,5	60	Devant les Ponts	Elsass-Lothring.	
61	Insterburg	—	1	Rolle	Matzes —	5	61	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
62	Karl	90	1	Bund	Säcke —	9	62	Regensburg	Bayerische Stsb.	Karl-Regensburg bez.
63	Pilsener Bier	27309	1	Fass	leer —	32	63	München Ost	„	
64	Rauk	—	1	Sack	Säcke —	26,5	64	Maxgrün	„	*)
65	Thiemann, Berlin	456	1	Fass	leer —	—	65	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
	Exportbrauerei Bayern, Klosterbräu	9372	1	„	leer —	—				
					C. Güter m. Numm. bez.:					
66	—	1/4	4	Kisten	Schaumwein —	160	66	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
67	—	15	4	Stück	Buchenbretter —	52	67	Welver	K. E.-D. Münster	
68	—	69	1	Kiste	Ariston —	19	68	Basel	Elsass-Lothring.	
69	—	111	1	„	leere Flaschen —	40	69	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
70	—	129	1	„	eingeschlagene Butter	26	70	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	für 20,00 *M.* verkauft.
71	—	1350	1	Fass	leer —	135	71	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	**)
72	—	6910	1	„	leer —	19	72	München Ost	Bayerische Stsb.	
73	—	9074	1	„	leer —	20	73	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
74	/// weiss	—	1	Bund	18 Stangen Halbrundeisen	25	74	Tuchel	K. E.-D. Danzig	
75	gelber Strich	—	2	Stück	Eisenrohr —	52	75	Niebüll	K. E.-D. Altona	
76	rother Strich	—	6	Stangen	eis. Röhren —	489	76	Culm	K. E.-D. Danzig	
77	∠	119	1	Ballen	Tuch —	68	77	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
78	△	—	1	—	hohles Eisengusstheil	45	78	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
79	—	—	1	—	neue Blechflasche —	5	79	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
80	—	—	8	Säcke	Bohnen —	800	80	Diest	Grand Central Belge	
81	—	—	1	—	viereck. Brechstange	3	81	Dülmen Stsb.	K. E.-D. Münster	unten spitz.
82	—	—	1	—	Brett, 5,20 m lg., 13 cm breit	—	82	Budsin	K. E.-D. Bromberg	
83	—	—	13	—	Bretter —	—	83	Offingen	Bayerische Stsb.	
84	—	—	2	—	Brustbäume —	16	84	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
85	—	—	1	—	gusseis. Doppelofenthür	2	85	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	1	Stange	Eisen —	8	86	Strassburg	Elsass-Lothring.	
			1	—	eis. Rost —	1				
87	—	—	6	-	Eisenröhren —	?	87	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
88	—	—	3	—	Eisenröhren —	—	88	Blaubeuren	Württemberg. Stsb.	ca. 6 m lg.
80	—	—	1	—	Eisentheil —	10	89	Hof	Bayerische Stsb.	
90	—	—	1	Sack	Erde oder Düngemittel	25	90	Rastatt	Badische Stsb.	
91	—	—	1	—	Fahrrad —	—	91	Hervest-Dorsten	K. E.-D. Münster	
92	—	—	2	Kolli	Flacheisen —	50	92	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
93	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	93	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	

*) Adr. Rauk, Gastwirth in Maxgrün.
**) Auf der Werrabahnstrecke bei Eisenach gef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
94	—	—	1	Bund	Flacheisen —	48	94	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
95	—	—	1	Pack	Gasrohre —	5,5	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
96	—	—	1	brauner Handkoffer	anschein. Kleidungsstücke	14	96	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	zu Gepäckschein 69 Hannover-Bielefeld.
97	—	—	1	Stück	Hobelknecht —	5	97	Strassburg	Elsass-Lothring.	
98	—	—	1	Bund	Holzleisten —	14	98	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
99	—	—	1	Stck.	Holzrosette —	?	99	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
100	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	100	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
101	—	—	1	Sack	Kaminschieber —	3	101	Mannheim	Badische Stsb.	
102	—	—	1	Kollo	Keilkissen —	—	102	Altona	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	Sack	Kleie (Weizen) —	37	103	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
104	—	—	1	—	l. Korbflasche —	8	104	Mainz	HessischeLudwigsb.	
105	—	—	26	—	leere Körbe —	15	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
106	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	5	106	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	1	Sack	Kupfervitriol —	105	107	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
108	—	—	1	—	Luftpumpe für Fahrräder	—	108	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	1	—	Maschinentheil —	27	109	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
110	—	—	1	Korbkanne	Oel —	33	110	Mainz	HessischeLudwigsb.	
111	—	—	2	—	Ofenuntersätze —	9,5	111	Bingen	„	
112	—	—	1	—	Parthie lose graue alte Packlappen u. zerrissene Bastdecken	95	112	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
113	—	—	21	Kolli	Pflugschaare —	33	113	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
114	—	—	1	Stück	Radschuh u. Kette	46	114	St. Ludwig	Elsass-Lothring.	
115	—	—	1	Bund	20 Reisigbesen —	22	115	Hof	Bayerische Stsb.	
116	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	15	116	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
117	—	—	1	Stange	Rundeisen —	35	117	Hagenau	Elsass-Lothring.	
118	—	—	1	—	Sackkarre —	—	118	Furth i. W.	Bayerische Stsb.	
119	—	—	5	—	leere Säcke —	10	119	Darmstadt	HessischeLudwigsb.	
120	—	—	3	—	Schaaren —	12	120	Regensburg	Bayerische Stsb.	
121	—	—	1	Ballen	ungewaschene Schafwolle	56	121	Peitz-Forsthaus	K. E.-D. Halle a/S.	*)
122	—	—	1	—	hölz. Schippenstiel	0,5	122	Worms	HessischeLudwigsb.	
123	—	—	1	Gebund	Schlüssel —	—	123	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
124	—	—	1	Pappkarton	1 Schultornister, 4 Essbestecke, 1 Federkasten, 1 Strickzeug	3	124	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Karton weist Postbezettelung Nordhausen nach.
125	—	—	1	Gebund	Seegras —	?	125	Mainz	HessischeLudwigsb.	
126	—	—	1	—	Sopha- oder Schrankaufsatz (Verzierung oder Krone)**)	ca. 0,5	126	Norden	K. E.-D. Münster	**) blau lackirt.
127	—	—	1	Stck.	Spannschraube —	12,5	127	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
128	—	—	1	Pack	3 Spaten —	4	128	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
129	—	—	1	Ballen	lebende Sträucher —	317	129	Augsburg	Bayerische Stsb.	
130	—	—	1	—	eis. Stütze m. Kette	4	130	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
131	—	—	1	—	roh. Thonrohr —	58	131	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
132	—	—	1	—	leere Tonne —	14	132	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
133	—	—	1	—	Treppenleiter —	11	133	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
134	—	—	1	—	Unterlagerkasten —	—	134	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
135	—	—	1	—	Viehgitter —	—	135	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
136	—	—	1	—	Wäschekorb —	2,5	136	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
137	—	—	1	—	Wagenbuchse —	2	137	Mergentheim	Badische Stsb.	
138	—	—	1	Bund	Werg —	12	138	Sagan	K. E.-D. Breslau	
139	—	—	2	—	Stränge Wollgarn —	0,20	139	Wesel	K. E.-D. Münster	
140	—	—	4	—	Zahnräder —	36	140	München C. B.	Bayerische Stsb.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B	3911	1	Korb	Holzschrauben —	16	1	Dorsten	K. E.-D. Essen	
2	C B. / (B im Dreieck)	4159 / 4156	1	Kistchen	getr. Obst —	11,5	2	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
3	C F	7	1	—	Pflugschaar —	3	3	Bochum Bm.	K. E.-D. Essen	
4	F Sch	19	1	Korb	Säcke —	18	4	Duisburg	„	beschr.: Wulfen.
5	G M	8	1	Stab	Stahl —	23	5	Neuss	K. E.-D. Köln	
6	H	931	1	—	Holzrahmen —	—	6	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Essen.
7	H	11	1	Kiste	Holzwaaren —	12	7	„	„	
8	H C	858	1	Ballen	Tapeten —	30	8	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
9	H V	3040	1	Pack	Piasavabesen —	10	9	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
10	J S	—	1	Kiste	Nudeln —	15	10	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
11	M	20	1	Pack	Schilder —	0,5	11	Aachen	„	
12	P M	100/110 / 132/200	4	Bund	Pappdeckel —	104	12	Oberhausen	K. E.-D. Essen	

*) Auf der Strecke zwischen Kerkwitz und Peitz-Forsthaus gef. Altes Zeichen B 124.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
13	R	3704	2	—	Matratzenrahmen —	—	13	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
14	R C	1254	1	Kiste	Porzellankloset —	6	14	Essen B. M.	"	
15	S J	5395	1	Pack	Packpapier —	127	15	Essen B. M.	"	
16	T & C	30	1	—	Spiralfeder —	15	16	Venlo	K. E.-D. Köln	
17	U W	4074	1	Ballen	? —	23	18	Kempen	"	
18	W H	21	1	Korb	leere Flaschen —	19	17	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
19	W W N	359	1	Pack	25 Kohlenschippen —	8	19	Gelsenkirchen	"	
20	C. Malmendier	—	1	—	Metallcylinder —	27	20	Brohl	K. E.-D. Köln	
21	Michels	—	1	Kiste	leere Flaschen —	35	21	Aachen	"	
22	Essen Solingen II	—	1	—	Gussstück —	2,5	22	Mülheim-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
23	—	6	1	Pack	Papier —	17	23	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
24	—	—	1	Sack	Baumwollsaatmehl —	50	24	Mengede	K. E.-D. Essen	
25	—	—	1	Ring	Draht —	25	25	Geilenkirchen	K. E.-D. Köln	
26	—	—	1	—	verzinkt. Eimer —	2	26	Empel	K. E.-D. Essen	
27	—	—	2	Säcke	Fibreabfall —	30	27	Essen B. M.	"	
28	—	—	4	—	eis. Gardinenstangen	1,5	28	Goch	K. E.-D. Köln	
29	—	—	1	—	eis. Griff einer Maschine	3	29	Neuss	"	*) aus Messingblech.
30	—	—	1	—	kl. Handkessel*) —	5	30	Köln Ger.	"	
31	—	—	3	—	verzinnte Kessel —	15	31	Aachen	"	
32	—	—	1	—	eis. Kette m. Ring u. Haken	5	32	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
33	—	—	1	Sack	Leim —	13	33	Dalheim	K. E.-D. Köln	
34	—	—	1	"	Linsen —	100	34	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
35	—	—	1	Stück	Pappe —	37	35	Aachen	K. E.-D. Köln	
36	—	—	1	—	eis. Rohr, 5 m lg. —	16	36	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
37	—	—	1	—	gusseis. Roststab —	6	37	Ruhrort Rh.	"	
38	—	—	1	Pack	Sägen —	11	38	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
39	—	—	1	Sack	Schwärze —	?	39	Bingerbrück	"	
40	—	—	1	—	verzinkt. Topfdeckel	1	40	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 29. Mai d. J ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1895, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl eines Ausschussmitgliedes an Stelle des ausscheidenden Herrn Rechtsanwalts Dr. R. Moenckeberg in Hamburg.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 11. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 7. April 1896. (696)

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Offene Stellen.

In der diesseitigen Verwaltung soll zum 1. Juni d. J. die Einstellung eines technisch geschulten Telegraphen-Mechanikers, welcher mit der Herstellung und Unterhaltung von elektrischen Blockanlagen vertraut sein muss, erfolgen. Bei zufriedenstellender Leistung ist Aussicht auf feste Anstellung und Avancement zum Bezirks-Telegraphen-Aufseher vorhanden.

Bewerber wollen Lebenslauf und Zeugniss baldigst an uns einsenden.

Schwerin, den 30. März 1896. (697)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die in den Getreide- etc. Ausnahmetarifen Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1894 auf Seite 170 unter pos. 7 und Heft 4 vom 1. April 1895 auf Seite 35 unter pos. 11 aufgeführte Reexpeditionsstelle hat ab 1. März 1896 die Bezeichnung:

„Bubna, Station und Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft"

erhalten.

München, im März 1896. (698)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Tarife, Theil II, Heft 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893, auf Seite 8, bezw. im Nachtrage I hierzu, auf Seite 5, vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der Böhmischen Unionbank in der Station Bubna der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist auf „Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna" abgeändert worden.

Wien, am 30. März 1896. (699)

K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahn. Verkauf von ausrangirten Wagen. 2 Personenwagen I. und II. Klasse, 6 Personenwagen III. Klasse, 4 Gepäckwagen, 6 Viehwagen und 26 Güterwagen sollen am Montag, den 27. April 1896 durch Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central-Administrationsgebäude, Droogbak Amsterdam. (700)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 30. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.)
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. April 1896.

Inhalt:

Die weitere Entwickelung des Nebenbahnwesens im Grossherzogthum Hessen.
Vereinsmittheilungen:
Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Die Konferenz zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Betriebseröffnungen.
Kleinbahnen d. Kreises Jerichow.
Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Vorarbeiten.
Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.
Preussische Staatseisenbahnen: Auskunftsstelle für Angelegenheiten des Güter- und Viehverkehrs in Breslau.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Hessische Ludwigsbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Ostpreussische Südbahn.
Kündigung der Schuldverschreibungen der Saal-Eisenbahn.
Kündigung der Prioritätsobligationen der Werra-Eisenbahn.
Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.
Rheinische Bahngesellschaft.
Saatziger Kleinbahnen.
Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau.
Jubiläum der Eisenbahntruppe.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Offene Stellen.
6. Vermischte Bekanntmachung.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die weitere Entwickelung des Nebenbahnwesens im Grossherzogthum Hessen.

In Nr. 46, 47 und 48 Jahrg. 1894, sowie in Nr. 14 Jahrg. 1895 d. Ztg. befindet sich eine genaue Darstellung des Grossherzoglich Hessischen Gesetzes über die Nebenbahnen und der verschiedenen Gesetze über die Herstellung der einzelnen Nebenbahnen. Es ist daraus zu ersehen, dass die für Herstellung jener wichtigen Verkehrsmittel bewilligten Beträge schliesslich bis auf 31 500 000 *M.* erhöht wurden. Nach den vorliegenden Schätzungen würde der wirkliche Bau sämmtlicher vorgesehenen Linien einen Aufwand von nahezu 40 000 000 *M.* erfordern. Von den durch Gesetz vom 14. Juli 1884 bewilligten Nebenbahnen (vergl. Nr. 48 S. 450 Jahrg. 1894 d. Ztg.) sind alle erbaut und im Betrieb. Die Nebenbahnen unter Nr. 1—4 sind Staatsbahnen, diejenigen unter Nr. 5—7 Privatunternehmern konzessionirt. Die beiden weiteren Nebenbahnen des Gesetzes vom 9. September 1885 (s. Nr. 48 S. 450 Jahrg. 1894 d. Ztg.) Weinheim-Viernheim-Mannheim und Worms-Offstein werden von Privatunternehmern bezw. einer Bahngesellschaft betrieben. Seit der Mittheilung in Nr. 14 S. 119 Jahrg. 1895 d. Ztg. haben die Arbeiten zur Herstellung von Nebenbahnen noch folgende weitere Fortschritte gemacht:

I. Nebenbahnen in der Provinz Starkenburg.

Die Nebenbahnen

1. Weinheim-Fürth,

2. Birkenbach-Jugenheim-Seeheim

sind am 1. bezw. 8. Juli 1895 dem Betriebe übergeben worden. Ueber den Betrieb wurde ein Vertrag mit der Main-Neckarbahn-Verwaltung, einstweilen mit Wirkung bis Ende d. J., abgeschlossen, auch bewilligten die Landstände die für das Betriebspersonal usw. erforderlichen Mittel.

3. Die Nebenbahn Offenbach-Dieburg-Reinheim ist mit Ausnahme der Zweigbahn Bieber-Dietzenbach, bei welcher sich dem Grunderwerb Schwierigkeiten entgegengestellt haben, und der Hafenbahn in Offenbach, bei welcher ebenfalls der Grunderwerb noch nicht vollzogen ist, im Unterbau fertiggestellt; mit dem Verlegen des Oberbaues ist an drei verschiedenen Stellen: Offenbach, Dieburg und Reinheim begonnen. Die Hochbauten der Stationen sind mit Ausnahme derjenigen in Offenbach und Nieder-Roden überall in Angriff genommen und zum Theil bereits unter Dach; die Lokomotiven sind fertig, das übrige Betriebsmaterial bestellt. Die Betriebseröffnung der Strecke wird voraussichtlich im Herbst d. J. erfolgen können.

4. Die Nebenbahn Lorsch-Heppenheim-Fürth ist schon seit längerer Zeit im Entwurf fertiggestellt; die Aufbringung des für die Geländestellung erforderlichen Betrages hat bisher noch nicht erreicht werden können.

5. Die Nebenbahn Mörlenbach-Wald-Michelbach-Wahlen ist fertig abgesteckt, die Bearbeitung der Pläne wird bis zum Monat Juni d. J. erfolgt sein, und hängt alsdann der weitere Fortgang von der Geländestellung ab.

6. Für die Nebenbahn Ober-Roden-Sprendlingen-Offenbach nebst ihren Abzweigungen bei Langen sind einige generelle Aufnahmen gemacht worden, und es ist ferner durch Vermittelung der Grossherzoglichen Kreisämter eine Ermittelung darüber eingeleitet, ob die Stellung des für diese Linie erforderlichen Geländes von den Interessenten übernommen wird. Von dem Ergebniss dieser Ermittelung hängt die Wiederaufnahme der Vermessungen ab.

7. Für die Nebenbahn Darmstadt-Rossdorf-Gross-Zimmern ist der Grunderwerb eingeleitet und werden die Bauarbeiten, falls bei den Grunderwerbsverhandlungen keine Verzögerungen entstehen, in diesem Frühjahr in Angriff genommen werden können.

8. Allgemeine Vorarbeiten werden zur Zeit vorgenommen für die Linie Hetzbach-Beerfelden, während die Inangriffnahme solcher für die Linie Pfungstadt-Gernsheim von dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen mit den Interessenten wegen der Geländestellung abhängt.

II. Nebenbahnen in der Provinz Oberhessen.

1. Die Nebenbahn Grünberg-Londorf ist im Unterbau fertiggestellt, die Verlegung des Oberbaues hat begonnen, ebenso sind alle Hochbauten in Angriff genommen und wird hiernach die Betriebseröffnung im Laufe nächsten Sommers erfolgen können.

2. Für die Linie Nieder-Gemünden-Nieder-Ofleiden sind die Aufnahmen im Felde bis Homberg fertig, auch der Entwurf selbst ist für die Linie bis Homberg nahezu fertiggestellt. Die Vollendung der Vorarbeiten für die ganze Linie ist im Sommer d. J. zu erwarten.

3. Der Entwurf für die Linie Salzschlirf-Schlitz ist schon seit längerer Zeit fertiggestellt. Die den Preussischen Theil betreffenden Entwurfsstücke sind der Preussischen Regierung behufs Herbeiführung der landespolizeilichen Prüfung vorgelegt worden, und es ist bereits für diese Prüfung Termin anberaumt. Die Inangriffnahme des Baues ist von dem Fortgang des nach Beendigung der landespolizeilichen Prüfung einzuleitenden Grunderwerbs abhängig.

4. Für die Linie Laubach-Mücke sind die Vermessungsarbeiten noch nicht beendet, und es lässt sich ein Zeitpunkt für die Fertigstellung des Entwurfs zur Zeit noch nicht angeben.

5. Für die Theilstrecke Lauterbach-Grebenhain-Crainfeld der Nebenbahn Gedern-Lauterbach sind die Vermessungsarbeiten nahezu beendet; die Fertigstellung des Entwurfs ist im Sommer d. J. zu erwarten.

6. Bei der Nebenbahn Friedberg-Hungen ist seit Herbst 1895 mit dem Bau begonnen und schreitet letzterer bis jetzt ordnungsmässig fort; die Betriebseröffnung der Linie kann jedenfalls im Jahre 1897 erfolgen.

7. Für die Nebenbahn Beienheim-Nidda ist der Grunderwerb im Gange und soll, wenn sich letzterem keine besonderen Schwierigkeiten entgegenstellen, noch in diesem Frühjahr mit dem Bau begonnen werden. Auch bei dieser Linie wird sich die Betriebseröffnung voraussichtlich im Jahre 1897 ermöglichen lassen.

8. Allgemeine Vorarbeiten sind für den Hessischen Theil der Linie Stockheim-Frankfurt a/M. angefertigt und schon seit längerer Zeit fertig.

9. Wegen der Nebenbahn Friedberg-Friedrichsdorf (Homburg) hat eine Vorprüfung des generellen Entwurfs in landespolizeilicher Beziehung stattgefunden und sind Verhandlungen mit der Preussischen Regierung wegen Abschlusses eines Staatsvertrages im Gange.

III. Nebenbahnen der Provinz Rheinhessen.

1. Die von der Hessischen Ludwigsbahn hergestellte Linie Flonheim-Wendelsheim ist am 1. Juli 1895 dem Verkehr übergeben worden.

2. Bei der Nebenbahn Bodenheim-Hessloch-Dittelsheim ist die Theilstrecke Bodenheim-Odernheim in dem Unterbau fertiggestellt. Mit dem Verlegen des Oberbaues ist begonnen, desgleichen sind sämmtliche Hochbauten in der Ausführung begriffen und das Betriebsmaterial bestellt. Die Betriebseröffnung dieser Theilstrecke ist für den Spätsommer d. J. in Aussicht genommen. Für die Theilstrecke Odernheim-Hessloch-Dittelsheim ist der Grunderwerb eingeleitet.

3. Bei der Nebenbahn Alzey-Odernheim ist der Unterbau nahezu fertiggestellt; mit dem Verlegen des Oberbaues wird in nächster Zeit begonnen werden, sodass auch hier die Betriebseröffnung zum Spätsommer d. J. erwartet werden kann.

4. Die Nebenbahn Hessloch-Dittelsheim-Osthofen ist durchgängig im Bau; die Erdarbeiten sollen bis zum Juli d. J. fertiggestellt sein; die Hochbauten sind begonnen und zum Theil schon unter Dach. Die Betriebseröffnung kann für das Frühjahr 1897 in Aussicht genommen werden.

5. Bei der Nebenbahn Osthofen-Rheindürkheim-Guntersblum ist die Theilstrecke Osthofen-Rheindürkheim im Unterbau fertiggestellt; das Verlegen des Oberbaues ist dadurch verzögert, dass die Lieferung der Schienen wegen des niedrigen Wasserstandes im Rhein nicht rechtzeitig erfolgen konnte. Die Fertigstellung aller Arbeiten wird indess bis Anfang des Sommers zu bewirken sein.

Für die Theilstrecke von Rheindürkheim bis Guntersblum sind die Vorarbeiten durch die Bearbeitung verschiedener von den Interessenten beantragten Varianten erheblich verzögert und lässt sich deren Fertigstellung derzeit noch nicht bestimmen.

6. Für die Bahnlinie Undenheim-Köngernheim-Nierstein-Oppenheim sind die Vermessungsarbeiten beendigt, auch der Entwurf selbst nahezu fertiggestellt, sodass die Verhandlungen mit den Interessenten wegen der Geländestellung im Frühjahr werden beginnen können.

7. Für die Linie Worms-Gundheim ist der Entwurf mit Ausnahme des Anschlusses an den Bahnhof Worms, welcher von der Fertigstellung des Erweiterungsentwurfs für diesen Bahnhof abhängig ist, nahezu fertiggestellt.

8. Auf Wunsch der an der Bahn Wöllstein-Neu-Bamberg interessirten Gemeinden sind allgemeine Vorarbeiten für eine Fortführung dieser Linie bis Fürfeld vorgenommen worden, und schweben wegen Verleihung der Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn noch Verhandlungen.

9. Vorarbeiten werden zur Zeit unternommen für eine Bahn von Ingelheim einerseits nach Frei-Weinheim, andererseits nach Partenheim-Jugenheim.

Die Bahn von Grünberg nach Londorf mit 13 km Länge (Oberhessen), desgleichen die Linie Offenbach nach Reinheim (Starkenburg) und die Linie Bodenheim über Odernheim nach Hessloch-Dittelsheim (43 km — Rheinhessen) werden jedenfalls noch vor Ablauf der gegenwärtigen Finanzperiode (1. April 1897) vollendet.

Den Landständen ging bereits der Personaletat zur Bewilligung des Gesammterfordernisses von 129 962 ℳ zu. Es wird beabsichtigt, diese 3 neuen Nebenbahnen vorerst der Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen zu unterstellen.

Als weitere Projekte, worüber bereits Verhandlungen — wenn auch ohne positives Ergebniss — geführt wurden, sind zu erwähnen:

1. Die Erbauung von Nebenbahnen in dem südwestlichen Theil der Provinz Rheinhessen, nämlich:

a) von Wendelsheim über Wonsheim-Wöllstein in der Richtung gegen Kreuznach;

b) Weiterführung der Bahn von Wöllstein-Fürfeld gegen die Pfalz;

c) von Nieder-Olm nach Sprendlingen mit Abzweigung nach Ingelheim-Frei-Weinheim.

Die Regierung erklärte sich bereit, die Zweckmässigkeit dieser Linien durch Vorarbeit festzustellen.

2. Die Herstellung einer Bahnverbindung von Seligenstadt mit der Rodgaubahn.

3. Die Erbauung einer Nebenbahn Reichelsheim-Fürth i/O. zum Zweck der Herstellung eines Anschlusses an die bereits im Betrieb befindliche Nebenbahnlinie Fürth-Weinheim.

4. Seit Jahrzehnten sind die Bestrebungen der Stadt Darmstadt auf die Herstellung einer Eisenbahn gerichtet, durch die sie auf dem kürzesten Wege mit dem Rhein in Verbindung gebracht und in die Lage versetzt wird, die grosse Wasserstrasse des Rheins sich möglichst nutzbringend zu machen. Zum Zweck der kürzeren Verbindung von der Oppenheimer Fahrt (Bornsand) mit Darmstadt mittelst Erbauung einer Nebenbahn liegen den Landständen zwei Projekte vor. Das eine schlägt die Richtung von Oppenheim nach Gross-Gerau vor, während das andere ohne Angabe des Anschlusses an das bestehende Netz nur die Verbindung beantragt.

Dagegen betont eine Eingabe des Vereins gemeinnütziger Zwecke in Darmstadt, die Einmündung der Nebenbahn bei Gross-Gerau schädige die Interessen der Stadt Darmstadt, da eine solche den Verkehr mehr nach Frankfurt ablenken werde.

Er hält es für geeigneter, bei Wolfskehlen die neue Bahn anzuschliessen.

5. Weitere Projekte betreffen die Erbauung einer Nebenbahn Lich-Grünberg in Fortsetzung der in Aussicht genommenen Bahnlinie Butzbach-Lich.

6. Zwei weitere Anträge erstreben die Erbauung einer Nebenbahn von Bensheim nach Lindenfels oder durch das Malauthal nach Lindenfels.

Voraussichtlich werden finanzielle Bedenken dem Ansturm auf Erbauung weiterer Nebenbahnen Einhalt gebieten. Es sei hier, bezugnehmend auf die früheren Mittheilungen, hervorgehoben, dass das Gesetz vom 15. November 1890 seinerzeit für 19 Nebenbahnen 23 500 000 ℳ bewilligte. Dass diese Summen weitaus nicht ausreichen würden, ergab sich sehr bald. Die weiteren Nachbewilligungen, Gesetz vom 30. Januar 1892 und vom 1. Juni 1893, gingen bis auf 26 450 000 ℳ, welcher Betrag auf dem letzten Landtag (vergl. Nr. 14, S. 119, Jahrg. 1895 d Ztg.) auf 32 150 000 ℳ erhöht wurde. Bis jetzt musste der Staat für Herstellung und Projektirung von Nebenbahnen folgende Anleihen aufnehmen:

a) eine 3,5 % Anleihe von 7 000 000 ℳ (Bekanntmachung vom 24. Juni 1893),

b) eine solche von 8 000 000 ℳ (Bekanntmachung vom 27. Oktober 1894),

c) die neueste 3,5 % Anleihe von 8 000 000 ℳ (Bekanntmachung vom 25. Januar 1896).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften. Die vom 1. Mai d. J. ab gültigen vorbezeichneten Bestimmungen (Sonderabdruck des Anhanges II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) sind — mit den „Ausführungsvorschriften" in einem Hefte vereinigt — von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Bahnen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1315 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1323 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1345 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1346 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1895 bis 31. März d. J. (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1347 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 9. und 10. d. Mts.).

Nr. 1371 vom 8. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses bestellt haben, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Konferenz zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,

welche am 16. März d. J. in Paris zusammengetreten war, hat ihre Arbeiten am 2. d. Mts. beendet und deren Ergebniss in einem Schlussprotokoll niedergelegt, das den vertragschliessenden Regierungen zur Genehmigung unterbreitet werden soll.

Die Beschlüsse der Konferenz enthalten, wie der „R.-A." mittheilt, durchweg Verbesserungen des Uebereinkommens im Interesse von Handel und Verkehr, und wenn auch nicht alle Anträge durchgesetzt werden konnten, so wird doch den Wünschen der Deutschen Interessenten in verschiedenen wichtigen Punkten Rechnung getragen. Näheres kann erst mitgetheilt werden, wenn die Vertragsstaaten ihre Entschliessung getroffen haben.

An den Berathungen haben (wie bereits mitgetheilt) als Vertreter Deutschlands die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner, Dr. von der Leyen, Dr. Hoffmann und General-Direktionsrath Frauendorfer theilgenommen. Den Vorsitz führte in der ersten Sitzung der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Guyot-Dessaigne und demnächst der Präsident der Sektion für öffentliche Arbeiten im Französischen Staatsrath Herr Picard. Vizepräsidenten waren der Geheime Ober-Regierungsrath im Reichs-Eisenbahnrath Dr. Gerstner und der Russische Wirkliche Staatsrath von Perl. Die Delegirten haben in Paris eine überaus liebenswürdige und entgegenkommende Aufnahme gefunden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 15. Mai d. J. werden voraussichtlich die 12,178 km lange Reststrecke Neudorf a/Gr.-Hermsdorf, Bad der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg i/Schles. und die 10,793 km lange Nebenbahn Lauban-Marklissa dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

An der Strecke Neudorf a/Gr.-Hermsdorf, Bad liegt ausser den beiden bereits im Betriebe befindlichen Endstationen Hermsdorf, Bad und Neudorf a/Gr. nur die Haltestelle Pilgramsdorf (ab Neudorf a/Gr. 6,582 km), welche für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet ist. An der Nebenbahn Lauban-Marklissa liegen die Haltestellen Holzkirch (ab Lauban 2,892 km) und Steinkirch (6,032 km) und der Bahnhof III. Klasse Marklissa als Endstation. Steinkirch und Marklissa erhalten dieselben Abfertigungsbefugnisse wie Pilgramsdorf; die Haltestelle Holzkirch ist für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht geeignet und auf die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgüter, Leichen und lebenden Thieren beschränkt.

Die Abfertigung von Sprengstoffen von und nach sämmtlichen neuen Verkehrsstellen ist ausgeschlossen.

Bau, Ausrüstung und Betrieb beider Strecken entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Es sind unterstellt: 1. Neudorf a/Gr.-Hermsdorf, Bad: a) der Betriebsinspektion Görlitz II, b) der Maschineninspektion Görlitz, c) der Werkstätteninspektion Lauban, d) der Verkehrsinspektion Breslau II, 2. Lauban-Marklissa: a) der Betriebsinspektion Görlitz II, b) der Maschineninspektion Görlitz, c) der Werkstätteninspektion Lauban, d) der Verkehrsinspektion Görlitz.

Kleinbahnen des Kreises Jerichow.

Am 1. d. Mts fand die landespolizeiliche Abnahme der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I statt. Hierzu waren von der Königlichen Regierung zu Magdeburg Regierungspräsident Graf Baudissin mit mehreren Mitgliedern der Königlichen Regierung sowie Mitgliedern der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg erschienen. Die Herren wurden in Burg am Staatsbahnhof vom Königlichen Landrath von Pieschel und von Mitgliedern des Kreisausschusses, vom Bauleiter Ingenieur Wolfradt, vom Kreisausschuss-Sekretär Wist und Ingenieur Begemann empfangen. Vom Staatsbahnhof begaben sich die Herren nach dem Umladebahnhof, woselbst sich inzwischen auch als Vertreter der städtischen Behörden der Erste Bürgermeister Kruspi und Stadtrath Stange eingefunden hatten. Zunächst wurden unter Führung des Landraths die Bahnhofsanlagen besichtigt. Die Gebäude waren mit Guirlanden und Fahnen festlich geschmückt; auch war ein Ehrenbogen aufgebaut. Der bereitstehende Zug, bestehend aus Lokomotive, Postwagen und 2 Personenwagen, war gleichfalls mit Guirlanden geziert. Nach Besichtigung des Bahnhofs bestiegen die Herren den Zug. Um 1 Uhr 27 Min. setzte sich der Train in Bewegung und dampfte eilends seinem weiteren Zeile entgegen. Da die Betriebsabnahme ohne Anstand erfolgte, sind die Strecken Burg-Magdeburgerforth und Burg-Stegelitz am 4. April definitiv eröffnet worden.

Die eröffnete Theilstrecke Burg-Magdeburgerforth der 36 km langen Linie Burg-Ziesar ist 28,3 km lang. An derselben liegen ab Burg die Stationen: Gütter, Wolfshagen, Grabow, Kähnert, Stresow, Theessen, Küsel, Waldrogäsen, Wüstenjerichow, Räsdorf und Magdeburgerforth, während von der 28 km langen Linie Burg-Gr. Lübars die 12 km lange Theilstrecke Burg-Stegelitz mit der Zwischenstation Madel eröffnet wurde.

Erbauer der Bahnen ist der Kreis Jerichow selbst, welcher dem von ihm angestellten, bereits genannten, Ingenieur Wolfradt die Bauausführung und die Betriebseinrichtung überlassen hat.

Mit dem Bau der schmalspurigen Bahn (Spur 75 cm) wurde Mitte Juni 1895 begonnen und bereits Mitte November 1895 auf 27 km, Burg-Stegelitz und Burg-Theessen, der provisorische Güterbetrieb aufgenommen und die Rübencampagne durch die Kleinbahn bewältigt. Weitere 28,5 km bis Ziesar und Gr. Lübars werden voraussichtlich bis 1. Juli 1896 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Juli d. J. wird die Station Grunewald für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird nur die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zugelassen, welche in Station Grunewald umkartirt werden oder welche für die Hauptwerkstatt, die Betriebswerkmeisterei, die Fettgasanstalt und die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind bezw. von denselben aufgegeben werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Helmstedt-Oebisfelde zwischen den Stationen Bahrdorf und Oebisfelde gelegene Haltestelle Wahrstedt-Velpke für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit selbständiger Frachterhebung eröffnet worden. Die Station ist zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht geeignet. Privatdepeschen-Verkehr findet nicht statt. Die Entfernungen betragen zwischen Wahrstedt-Velpke und Bahrdorf 4,04 km, zwischen Wahrstedt-Velpke und Oebisfelde 3,82 km. Ferner wird die an der Bahnstrecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld gelegene Haltestelle Silberhütte am 15. d. Mts. auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet.

Direktionsbezirk Saarbrücken. Die an der Bahnstrecke Gerolstein-Lommersweiler zwischen Gondelsheim und Prüm gelegene Haltestelle Wilwerath ist am 1. d. Mts. für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet worden.

Badische Staatseisenbahnen. Die Station Kirchheim b. H. wird am 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Bamberg-Hof zwischen Kulmbach und Neuenmarkt-Wirsberg belegene Station Untersteinach bei Kulmbach führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Untersteinach-Stadtsteinach".

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Schmiedeberg in Schlesien nach Landeshut beauftragt worden.

Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.

Am 1. d. Mts. ist eine Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation (Abschnitt B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I) erschienen. Die wichtigsten Neuerungen sind folgende: Der bisherige § 11 hat folgende präzisere Fassung erhalten: „Im Falle der Zusammenladung ungleich tarifirter Güter wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe nach den §§ 5—9 die Einzelberechnung sich billiger stellt." Die in § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften niedergelegten Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen haben nach bisheriger Fassung auf solche Sendungen Anwendung gefunden, welche ausnahmsweise nicht mit direkt nach dem Zollauslande lautenden Frachtbriefen, sondern zunächst nach einer Binnenstation aufgegeben waren und von dort aus entweder sofort oder nach vorübergehender Lagerung daselbst mit der Eisenbahn oder zu Wasser nach dem Zollauslande weiterverfrachtet wurden. Diese Vorschrift ist dahin erweitert worden, dass auch Sendungen betroffen werden, welche zunächst nach einer Binnenstation oder nach einander nach verschiedenen Binnenstationen aufgegeben werden und von dort aus die Reise nach dem Zollauslande antreten. Als Neuerung ist ferner die Bestimmung zu bezeichnen, wonach bei Aufgabe von Fahrzeugen als Eilgut statt der Sätze der allgemeinen Stückgutklasse die Eilstückgutsätze und statt der Sätze der Tarifklassen für Wagenladungsgüter die doppelten Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse erhoben werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Auskunftsstelle für Angelegenheiten des Güter- und Viehverkehrs in Breslau.

Am 1. d. Mts. ist auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau in den Geschäftsräumen der Auskunftsstelle für den Personenverkehr und der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte eine Auskunftsstelle für Angelegenheiten des Güter- und Viehverkehrs errichtet worden. Dieselbe hat die Bestimmung, Auskunft zu ertheilen auf Anfragen des Publikums über Güter- und Viehtarife, über Beförderungs- und Zollabfertigungsvorschriften, sowie über sonstige Verkehrsverhältnisse, und zwar sowohl für den engeren Verkehr des Direktionsbezirks Breslau als auch für den direkten Verkehr mit anderen Preussischen Direktionsbezirken und mit Stationen fremder Bahnen sowie thunlichst auch für weitere Verkehrsgebiete. Grössere Arbeiten, wie Eintragung von Tarifsätzen in umfangreiche Tabellen, sind ausgeschlossen.

Die Auskunft wird unentgeltlich ertheilt, jedoch ohne rechtliche Gewährleistung für die Richtigkeit der Angaben.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die am 17. d. Mts. stattfindende Generalversammlung soll u. a. über die Verlängerung der Bahn Crefeld-Fischeln Beschluss fassen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In Nr. 78 des „R.-A." ist das Privilegium wegen Ausgabe einer mit 3,5 % verzinslichen Anleihe im Betrage von 6 000 000 ℳ, welche zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung und Ergänzung der Betriebsmittel bestimmt ist, veröffentlicht worden.

Hessische Ludwigsbahn.

In Sachen der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn hat die Mainzer Handelskammer in einer Denkschrift an die Hessische Regierung folgende Forderungen erhoben, um deren Wahrung in einem mit Preussen abzuschliessenden Staatsvertrage gebeten wird: 1. Alle Tarifbegünstigungen, die für den Verkehr nach und von den Deutschen Seehäfen für die Aus- und Einfuhr von Gütern bestehen und noch eingeführt werden, sind in gleicker Weise auch den Deutschen Rheinhäfen zu gewähren. 2. Die Hessischen Rheinhäfenplätze sind hinsichtlich der Bahntarife, Verlade-, Wiege-, Rangir- und Lagergebühren, der Zollabfertigung, sowie der sonstigen Nebenkosten des Güterverkehrs nach denselben Tarifen zu behandeln, welche die Badische Staatsbahn und die Pfalzbahn für die Häfen in Mannheim und Ludwigshafen, sowie die Preussischen Staatsbahnen für Kastel und die Frankfurter Häfen gewähren oder noch einführen. Jedenfalls darf in keiner dieser Beziehungen ein Zurückstehen der Stadt Mainz gegenüber den erwähnten anderen Häfen stattfinden. 3. Die von der Hessischen Ludwigsbahn eingeführten Verkehrserleichterungen, soweit sie sich, wie dies insbesondere hinsichtlich des Packet- und Traglastenverkehrs und der Sonntagbillets der Fall ist, bewährt haben, sind beizubehalten. 4. Da aber alle Einzelheiten in Bezug auf die befriedigende Gestaltung der künftigen Hessischen Eisenbahn-Verkehrseinrichtungen unmöglich im voraus fesgestellt werden können, so ist es zur Wahrung der berechtigten Interessen des Hessischen Staates nothwendig, dass der Grossherzoglichen Regierung das Recht eingeräumt wird, gegen Maassregeln der Preussischen Staatsbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen ein unbedingtes Veto einzulegen, in welchen wichtige Interessen Hessens bezw. einzelner Hessischer Städte oder Bevölkerungskreise in Frage stehen. — Es wird ferner auf die Nothwendigkeit hingewiesen, die baulichen und technischen Einrichtungen lokaler Art, insbesondere der Hafenanlagen auf der Höhe der Zeit fortdauernd zu erhalten, sowie bemerkt, dass mit den Interessen von Mainz diejenigen von Gustavsburg Hand in Hand gehen, dass sich alle Wünsche also auch auf Gustavsburg beziehen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Verwaltungsausschuss hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1895, vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung, auf 6,25 % festzusetzen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Gesellschaft beabsichtigt den Bau und die Betriebsübernahme von Kleinbahnen in den Kreisen Rastenburg und Sensburg. Ein diesbezüglicher Antrag steht auf der Tagesordnung der Generalversammlung, welche auf den 25. d. Mts. einberufen wird.

Kündigung der Schuldverschreibungen der Saal-Eisenbahn.

Die sämmtlichen, bisher noch nicht zur Verloosung gekommenen 3,5 % Schuldverschreibungen der Saal-Eisenbahn vom 22. Juli 1886 werden den Besitzern zum 1. November 1896 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Die Besitzer werden aufgefordert, die Nennbeträge der Schuldverschreibungen vom 2. November 1896 ab bei einer der nachbezeichneten Stellen und zwar:

a) in Leipzig bei der Königlichen Eisenbahn-Stationskasse, Thüringer Bahnhof,
b) in Frankfurt a/M. und in Erfurt bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen,
c) in Berlin bei dem Bankhause von Jakob Landau und bei der Berliner Handelsgesellschaft,
d) in München bei dem Bankhause von Merck, Finck & Co.

gegen Quittung und Rückgabe der Schuldverschreibungen und der dazu gehörigen, alsdann noch nicht fälligen Zinsscheine Reihe I Nr. 20 nebst Zinsscheinanweisungen zu erheben. Neben dem Kapitalbetrage der Schuldverschreibungen werden gleichzeitig noch die Stückzinsen für die 4 Monate Juli bis einschliesslich Oktober 1896 gezahlt werden.

Die Schuldverschreibungen nebst den zugehörigen Zinsscheinen und Zinsscheinanweisungen können einer der vorbezeichneten Stellen schon vom 1. Oktober d. J. ab eingereicht werden, welche die Effekten der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen hat und nach erfolgter Feststellung die Auszahlung vom 2. November d. J. ab bewirkt.

Kündigung der Prioritätsobligationen der Werra-Eisenbahn.

Die sämmtlichen 3,5 % Prioritätsobligationen der Werra-Eisenbahn vom 1. Januar 1895 werden den Besitzern zum 1. August 1896 mit der Aufforderung gekündigt, den Kapitalbetrag von diesem Tag ab bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W., Taubenstrasse Nr. 29, gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen und der dazu gehörigen, alsdann noch nicht fälligen Zinsabschnitte (Zinsscheine) Nr. 3 bis 20 nebst Zinsleiste (Zinsscheinanweisung) zu erheben.

Neben dem Kapitalbetrage der Obligationen werden gleichzeitig noch die Stückzinsen für die vier Monate April bis einschliesslich Juli 1896 gezahlt werden.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung einer auf den 30. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht Ent-

gegennahme des Aufsichtsrathsberichtes über die Prüfung des mit den Herren Henning, Hartwich & Co. hier abzuschliessenden Vertrages über den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Lübben über Uckro und Alt-Herzberg nach Falkenberg, sowie Beschlussfassung über die Genehmigung dieses Vertrages.

Rheinische Bahngesellschaft.

In das Gesellschaftsregister des Königlichen Amtsgerichts Düsseldorf ist unter vorstehender Firma eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 6 Millionen Mark eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Erwerb von Eisenbahnen, Erwerb von Grundstücken, Errichtung und Betrieb elektrischer Anlagen und Errichtung einer stehenden Brücke bei Düsseldorf.

Saatziger Kleinbahnen.

Auf der Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft steht die Beschlussfassung über die Ausdehnung des Unternehmens durch Ausbau der Kleinbahn Casshagen-Kl.-Spiegel und über die hierdurch nothwendige Vermehrung des Grundkapitals um 511 000 *M.* durch Ausgabe neuer Prioritäts-Stammaktien und Stammaktien Lit. A.

Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau.

Nach dem Geschäftsbericht für 1895 erstreckte sich die Produktion auf 176 Post- und Personenwagen im Werthe von 1 748 536 *M.*, 1 461 Güterwagen im Werthe von 3 024 209 *M.*; zuzüglich Reparaturen und Umbauten im Betrage von 82 396 *M.* repräsentirt die zur Ablieferung gebrachte Produktion einen Werth von 4 855 142 *M.* Der Rohgewinn beziffert sich auf 475 873 *M.*, von welchem eine Dividende von 10 % zur Vertheilung gelangt.

Jubiläum der Eisenbahntruppe.

Das 1. Bataillon des Eisenbahnregiments Nr. 1 wird am 19 Mai d. J. sein 25jähriges Bestehen begehen. Es ist dies der Tag, an dem im Jahre 1871 durch Kabinetsordre die Eisenbahntruppe überhaupt ins Leben gerufen wurde. Mit dem Stiftungsfest soll eine Erinnerungsfeier für alle die verbunden werden, die den in den Feldzügen 1866 und 1870/1871 aufgestellt gewesenen Feldeisenbahn-Abtheilungen angehört oder sonst in dienstlichen Beziehungen zu denselben gestanden haben (vergl. die Bekanntmachung in Nr. 29, S. 274 d. Ztg.).

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird die zwischen den Stationen Preding-Wieselsdorf und Gross-Florian an der Linie Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Eisenbahn neu errichtete Haltestelle Wettmannstetten am 12. d. Mts. eröffnet werden.

Berlin, den 11. April 1896. (701)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Am 15. April 1896 wird die an der Strecke Stargard i/Pm.-Kreuz zwischen den Stationen Augustwalde und Woldenberg liegende Haltestelle Marienwalde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg für den gesammten Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge können dort nicht ver- oder entladen werden.

Bromberg, den 7. April 1896. (702)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai l. J. wird die Station Kirchheim b./Heidelberg für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 9. April 1896. (703)

Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Am 15. April d. J. werden die Stationen Bersenbrück und Essen i/Old. der Oldenburgischen Staatsbahnen für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 9. April 1896. (704)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Mai 1896 tritt Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, nebst Nachtrag I zu dessen Anhange in Kraft. Ersterer enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife:

7 (Möbel aus gebogenem Holze),
11A (frisches Obst),
12 (Maschinentheile aus Eisen und Stahl),
17 (Tabak).

Die beiden Nachträge sind durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 8. April 1896. (705)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Mai 1896 wird die an der Strecke Insterburg-Lyck zwischen Wilkieschken und Goldap belegene Haltestelle Kuddern für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr (im Höchstgewicht von 150 kg für das Stück) eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr.), in die Gruppen-Wechseltarife der Preussischen Staatseisenbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Königsberg, den 7. April 1896. (706)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Aufnahme der Station Aumenau in den Ausnahmetarif für Staubkalk. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Aumenau als Versandstation des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den im Gruppentarif VI, in den Gruppenwechseltarifen mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechseltarif mit der Oldenburgischen Staatsbahn bestehenden Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen.

Frankfurt a/M., den 4. April 1896. (707)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Mai l. J. gelangt zu Theil IV Heft 2 der Nachtrag IV und zum Anhange der Nachtrag II zur Einführung.

München, im April 1896. (708)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Preussisch-Bayerische Verbands-Güterverkehre. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 ab gelangt für die Beförderung von Dachschiefer bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen von den Versandstationen Lehesten und Ludwigstadt der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ein ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. April 1896. (709)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Mai l. J. gelangt zu Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894 der Nachtrag II zur Einführung.

München, im April 1896. (710)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Heft 1, zweite Abtheilung des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Rheinland-Westfalen-Mittel- und Westschweiz) tritt am 1. Mai 1896 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aufhebung der Frachtsätze für Kruft, Mayen, Niedermendig und Playdt, eine Bestimmung über die Abfertigung von Zollgütern im Verkehre mit Bochum, Aenderung der Abfertigungsverhältnisse der Station Dortmunderfeld, Aufnahme der Station Werden in die allgemeinen Tarifklassen und der Station Dortmunderfeld in den Ausnahmetarif 6a für Metalle als Frachtstückgut.

Karlsruhe, den 9. April 1896. (711)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Eröffnung der Neubaustrecke Geestemünde-Cuxhaven — frühestens jedoch am 1. Juni d. J. — treten für die Stationen Bremerhaven, Geestemünde und Vegesack (Grohn-), die Stationen der Strecken Loxstedt-Burg-Lesum, Nordenham-Hude und der Farge-Vegesacker Bahn in sämmtlichen Verkehren, sowie für die Station Bremen im Verkehr mit den Stationen der Geestebahn und der Farge-Vegesacker Bahn erhöhte Frachtsätze der regelmässigen Tarifklassen und einzelner Ausnahmetarife in Kraft.

Die jetzt für die Stationen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth und Nordenham bestehenden Frachtsätze bleiben jedoch für See-Ein- und Ausfuhrgüter unverändert bestehen und erfahren nur bezüglich der Ortssendungen dieser Stationen eine Erhöhung.

Soweit für Ortssendungen im Verkehr mit Bremerhaven, Geestemünde und den Stationen der Strecke Nordenham-Hude demnächst die erhöhten Frachtsätze Anwendung finden, kommt die auf den genannten Stationen bisher für Stückgutsendungen zur Erhebung gelangte Auf- und Abladegebühr von 5 ₰ für 100 kg in Wegfall.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau hier und in dem Verkehrsbüreau der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg zu erfahren.

Hannover, den 11. April 1896. (712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von rohen Kalksteinen in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Bruchsal nach Kuppenheim tritt mit Gültigkeit vom 12. April l. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,17 ℳ für 100 kg in Kraft. Auf diese Sendungen findet bezüglich des Ladegewichts der verwendeten Wagen die Bestimmung auf Seite 144 des Tarifs Anwendung.

Karlsruhe, den 11. April 1896. (713)
Generaldirektion.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft C (Gemeinschaftliches Heft). Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 wird die Station Hrobec der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Tarif, Schnitttafel A des Kilometerzeigers, mit den um je 7 km erhöhten Entfernungen für Theresienstadt aufgenommen.

München, im April 1896. (714)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil III Heft 3 des Verbands - Gütertarifs. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1896 gelangen für den Verkehr mit der Station Konstanz-Lagerhaus der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. zur Einführung:

Nach und von	Konstanz-Lagerhaus Frachtsätze in Mark für 100 kg
Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.	
Drahanowitz	3,29
Namiescht	3,29
Olmütz Neugasse	3,20
Olmütz Stadt	3,20
Prikaz	3,29
Stiahlau	2,19
Stationen der priv. Oesterreichisch.-Ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft.	
Hrobec	2,92
Jensovic	2,74
Weltrus	2,70
Welwarn	2,71
Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Mährisch-Schlesische Centralbahn).	
Domstadtl	3,33
Freudenthal	3,47

Die seither für die Stationen Domstadtl, Drahanowitz, Freudenthal, Namiescht, Prikaz und Stiahlau gültigen Frachtsätze treten hierdurch ausser Kraft.

München, im April 1896. (715)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen zu Theil III Heft 1 vom 1. August 1894, sowie zum Anhange hierzu die Nachträge III zur Einführung.

München, im April 1896. (716)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B.; K. F. N. B.; Oe. N. W. B.; St. E. G.	104 ₰
„ Wien Donauufer-Bhf. K. F. N. B. trs. / „ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	111 „
„ Korneuburg	97 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. J. B.; K. F. N. B.; Oe. N. W. B.; St. E. G.	99 ₰
„ Wien Donauufer-Bhf. K. F. N. B. trs. / „ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	106 „
„ Korneuburg	92 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. F. J. B.; K. F. N. B.; Oe. N. W. B.; St. E. G.	151 ₰
„ Wien Donauufer-Bhf. K. F. N. B. trs. / „ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	158 „
„ Korneuburg	144 „

Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Essegg, Belisce oder Miholjac herstammen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. April 1896. (717)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung je eines Nachtrages I zum Tariftheile I, Theil II Heft 1 und Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 und insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. Juli 1896 gelangen:

Nachtrag I zum Tariftheile I,
Nachtrag I zum Tariftheile II, Heft 1 und
Nachtrag I zum Tariftheile II, Heft 2

des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehres, gültig vom 1. März 1896, zur Einführung.

Nachtrag I zum Tariftheile I enthält Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation;

Nachtrag I zum Tariftheile II Heft 1 und 2 enthält Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 10. April 1896. (718)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterr.-Russischer Grenzverkehr. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Getreide etc. und Mais nach Bruckdorf. Mit Gültigkeit vom 20. April 1896 bis zur Einführung im Tarifwege wird in den vom 1. Februar 1895 gültigen Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Bayerisch-Oesterr.-Russischen Grenzverkehr die Station Bruckdorf der Königl. Bayerischen Staatsbahnen aufgenommen und sind für dieselbe in der Schnitttafel II des genannten Tarifs, Seite 13, in der Rubrik „Kilometer" die Zahl 862, in der Rubrik „Gruppe N." die Ziffer I, in der Rubrik „a) Getreide etc." der Schnittfrachtsatz von 277 ₰ und in der Rubrik „b) Mais" der Schnittfrachsatz von 237 ₰ pro 100 kg einzustellen.

Wien, am 9. April 1896. (719)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Glas und Hohlglaswaaren des Ausn.-Tarifes Nr. 36 zum Export aus Oesterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Erdweis	163 ₰	112 ₰
„ Suchenthal	160 „	111 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Erdweis	158 ₰	107 ₰
„ Suchenthal	155 „	106 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Erdweis	217 ₰	159 ₰
„ Suchenthal	214 „	158 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. April 1896. (720)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. (Nachtrag I zum Tarife vom 1. Februar 1874.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1874 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Genf transit und Verrières transit einerseits und Wien (K. E. B. und K. F. J. B.) Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, dann Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titels des Tarifes;
II. Aenderung des Reglements;
III. Tarifvorschriften;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenklassifikation;

V. Aenderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und der Spezialtarife;
VI. Aufhebung der Reduktionstabellen;
VII Bestimmungen über die Güterabfertigung in den einzelnen Budapester Bahnhöfen;
VIII. zollamtliche Behandlung der nach Budapest bestimmten Güter, welche nicht an der Grenze verzollt werden;
IX. Kilometerzeiger und Lieferzeittabelle.

Hierdurch werden ausser Kraft gesetzt:
1. das Reglement für den Transport von Gütern auf Seite 3—18 und die Tarifvorschriften auf Seite 73—76 des Haupttarifes;
2. der bisherige Inhalt der Waarenklassifikation und der Tariftabellen des Haupttarifes, insoweit hierfür im gegenwärtigen Nachtrage andere Angaben vorgesehen sind;
3. die Nachträge I—XIII, soweit sie nicht bereits aufgehoben sind;
4. alle im Instruktionswege eingeführten einschlägigen Frachtsätze und Bestimmungen;

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller = 40 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. April 1896. (721)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Güter der Stückgutklasse I und II in Wagenladungen (Aus.-Tarif Nr. 10) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen b)
Brünn, Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-W., Korneuburg, Nussdorf, Schimitz, Stadlau, Stockerau, Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W., St. E. G.), Wien Lagerhaus K. K. St. B.	289 ₰	255 ₰
Wien I (K. E. B.)	309 „	275 „
Wien D.-Ufer-Bhf. K. F. N. B., Wien Kaibahnhof K. K. St. B.	303 „	265 „
Wien Matzl. trs. S. B.	301 „	267 „

sowie in umgekehrter Richtung.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich diese Frachtsätze um 5 ₰.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich
die Frachtsätze unter a) um 54 ₰
„ „ „ b) „ 47 „
für 100 kg.

Die Frachtsätze gelten auch, soweit die tarifmässigen Frachtsätze nicht billiger sind, für Güter der Klassen C 1 und C 2.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. April 1896. (722)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 zum Export aus Oesterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Fussdorf, „ Wolframs	68 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Fussdorf, „ Wolframs	63 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Fussdorf, „ Wolframs	93 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 9. April 1896. (723)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr Frankreich-Rumänien. (Frachtberechnung für Cigarettenpapier-Sendungen von Paris [Douane und Reuilly] nach Suczawa transit [Bestimmung Jassy].) Für Cigarettenpapier-Sendungen, welche laut Frachtbrief nach Jassy bestimmt sind, werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896 rücksichtlich der Strecke von Paris (Douane und Reuilly) bis Suczawa transit nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

Nach	von Paris (Douane und Reuilly) bei Aufgabe von beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	10 000
	Frachtsätze in Francs für 1 000 kg	
Suczawa trs.	150,80	136,20

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe, wie folgt, vorzuschreiben, entweder:
a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Novéant; von Eger über Karlsbad-Bubna-B. Brod-Olmütz-Oswiecim-Podgorze-Plaszów oder Krakau oder
b) mit Umkartirung in Nürnberg und zwar bis Nürnberg über Novéant, von Nürnberg über Furth i. W.-Vysocan-Tynist-Chotzen-Olmütz-Oswiecim-Podgorze-Plaszów oder Krakau oder
c) mit Umkartirung in Wien K. E. B. und zwar bis Wien K. E. B. über Delle-Buchs-Arlberg-Bischofshofen oder über Delle-Romanshorn-Traject-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen, oder über Alt-Münsterol-Konstanz-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen oder über Avricourt-Kehl-Mühlacker-Ulm-Simbach von Wien K. E. B. über Lundenburg-Oswiecim-Podgorze-Plaszów beziehungsweise Krakau oder über Gänserndorf-Marchegg-Beskid oder über Stadlau-Marchegg-Beskid oder über Bruck a/L.-Kelenföld-Szerencs-Munkacs-Beskid.

An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. erfolgen.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Duplikat-Frachtbriefe von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. und der auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. nach Suczawa transit beziehungsweise Jassy eventuell gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station nach Suczawa transit beziehungsweise Jassy.

Diese Beläge sind längstens bis 31. März 1897 einzureichen.

Wien, am 10. April 1896. (724)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn. Mit dem 12. d. Mts. tritt ein Ausnahmetarif für rohe Kalksteine im Verkehr von Zeuthern nach Bruchsal in Höhe von 0,09 ℳ für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 7. April 1896. (725)
Betriebsabtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Co. zu Stettin.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der in Kilometerstation 87,4 der Strecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Zahna und Wittenberg errichtete Haltepunkt Bülzig für den Personenverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet daselbst nicht statt.

Halle a/Saale, den 8. April 1896. (726)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 50., als ordentlichen 43. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 13. Mai 1896, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1895.
2. Bericht des Revisionsausschusses

über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1895.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1896.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:
bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ der K. K. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ der Diskontogesellschaft in Berlin,
„ der Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,
längstens bis 5. Mai 1896 zu hinterlegen.
Prag, am 11. April 1896. (727)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Donnerstag, den 30. April 1896, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden
XXXIX. (ordentlichen) Generalversammlung
einzuladen.
Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1895.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1895.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1896 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.
Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarte vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.
Wien, im April 1896. (728)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Offene Stellen.

In der diesseitigen Verwaltung soll zum 1. Juni d. J. die Einstellung eines technisch geschulten Telegraphen-Mechanikers, welcher mit der Herstellung und Unterhaltung von elektrischen Blockanlagen vertraut sein muss, erfolgen. Bei zufriedenstellender Leistung ist Aussicht auf feste Anstellung und Avancement zum Bezirks-Telegraphen-Aufseher vorhanden.
Bewerber wollen Lebenslauf und Zeugniss baldigst an uns einsenden.
Schwerin, den 30. März 1896. (729)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Holländische Eisenbahn. Verkauf von ausrangirten Wagen. 2 Personenwagen I. und II. Klasse, 6 Personenwagen III. Klasse, 4 Gepäckwagen, 6 Viehwagen und 26 Güterwagen sollen am Montag, den 27. April 1896 durch Submission verkauft werden.
Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central-Administrationsgebäude, Droogbak Amsterdam. (730)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Aus Anlass der
Feier des 25jährigen Bestehens der Eisenbahntruppe
wird beabsichtigt, dem Offiziercorps des feiernden Regiments eine Erinnerungsgabe der ehemaligen und jetzigen Reserve- und Landwehr-Offiziere darzubringen und es ist mit der Ausführung dieses Vorhabens seitens der in Berlin anwesenden Reserve-Offiziere des Eisenbahnregiments Nr. 1 ein aus den Unterzeichneten bestehender Ausschuss beauftragt worden.
Um denjenigen Herren Kameraden, welche sich betheiligen wollen, hierzu Gelegenheit zu bieten, hat sich die Nothwendigkeit dieser Veröffentlichung ergeben.
Auf gefällige Namens- und Wohnungsangabe an den hier Erstunterzeichneten erfolgt die Zusendung näherer Mittheilungen.
Berlin, im April 1896.

Stapf,
Regierungs-Baumeister, Hauptmann der Reserve,
W. Lützowstrasse 62.

Hupe,
Oberrealschul-Oberlehrer,
Premier-Lieutenant der Reserve.

Zimmermann,
Ingenieur,
Sekonde-Lieutenant der Reserve.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 281 —

Nr. 31. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. April 1896.

Inhalt:

Pariser Stadtbahn.
Aus Oesterreich-Ungarn:
- Geschichte der Eisenbahnen der Oesterr.-Ungar. Monarchie.
- Die Oesterr. Mühlen und der Ausgleich.
- Die Eröffnung der Budapester elektr. Untergrundbahn.
- Konz. der Lokalbahn Pancsova-Torontál-Petrovoszelló.
- Betriebsprogramm der Wiener Stadtbahn.
- Abänderung der Bestimmungen über die Befu   von Thierbegleitern auf den Oesterr. E.
- Neue Bahnverbindung i. Schlesien.
- Kohlentarife der Böhm. Bahnen.
- Eröffnung einer Haltestelle.
- Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.
- Namensänderung einer Station.
- Generalversammlungen.
- Börsenbericht.

Aus Württemberg:
- Eisenbahnbaugesetz.

Aus der Schweiz:
- Uetlibergbahn-Gesellschaft.
- Compagnie Générale des Tramways Suisses in Genf.
- Lauterbrunnen-Mürrenbahn.
- Drahtseilbahn Biel-Magglingen.
- Züricher Strassenb.-Aktienges.
- Birsigthalbahn-Gesellschaft.
- Eisenbahn auf den San Salvatore bei Lugano.
- Thunerseebahn.
- Vereinigte Schweizer Bahnen.
- Kosten der Nebenbahnprojekte.
- Eisenbahn-Gesetzgebung.

Aus Frankreich:
- Handelsfähigkeit der Eisenbahn-Aufgabescheine.
- Prüfung der Eisenbahnpapiere durch Zollbeamte.
- Annahme von Wahlämtern seitens der Bahnbeamten.
- Pariser Stadtbahn.

Aus Belgien:
- Eisenbahn-Freimarken f. kleine Sendungen.
- Brüsseler Verkehrsmittel.
- Betriebseröffnungen.
- Nationale Nebenbahnges.
- Eisenbahnen Tournai-Jourbise und Landen-Hasselt in 1895.
- Internat. Eisenbahn-Hilfsgesellschaft im Jahre 1895.
- Belgische Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen in 1895.

Aus Russland:
- Swenziany-Zufuhrbahn.
- Bau des östlichen Theils der Sibirischen Eisenbahn.
- Süd-Ostbahn (Ost-Donezbahn).
- Russisches Eisenbahnnetz.
- Grodno-Kowno u. Augustowo.
- Ermäss. d. Personenfahrpreise.
- Pensa-Rusajewka.
- Taschkenter Zweiglinie der Fergana-Eisenbahn.
- Projektirte Eisenbahnlinien.

Anlage von Eisenb. in China.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen

Neuer Entwurf zu einer Pariser Stadtbahn.

Die grosse Pariser Weltausstellung, die dieses Jahrhundert besiegeln soll, wirft bereits ihre Schatten voraus und die Verkehrsingenieure beschäftigen sich lebhaft mit der Frage, was bis 1900 in Sachen der Verkehrsmittel geschehen könne, um den Massen, die die Ausstellung voraussichtlich besuchen werden, ausreichende Beförderungsgelegenheit zu bieten. Die Betrachtungen werden unverkennbar beeinflusst von den Berliner Vorgängen. Der Aufschwung des Verkehrs auf der Berliner Stadtbahn zeigt den Parisern immer deutlicher, dass in einem grossen Gemeinwesen Ringbahnen allein nicht die geeigneten Verkehrsmittel sind, dass es des Einbaues diametral verlaufender Verkehrswege bedarf, wenn die Ringbahnen zur vollen Entwickelung und Ausnutzung kommen sollen.

Vor etwa 10 Jahren stellte Paul Villain einen Entwurf für eine solche Diametralbahn auf, die in ostwestlicher Richtung dem Zuge der Seine folgend die den Befestigungswerken folgende Gürtelbahn gleichsam in einen Nordring und einen Südring abtheilen sollte. Also im wesentlichen wie in Berlin, wo auch der Lauf der Spree im grossen und ganzen für die Stadtbahn die Richtung abgibt. In einem wesentlichen Punkt indessen, der die Bauart betrifft, unterscheiden sich beide: Villain wollte weder eine Hochbahn, noch eine eigentliche Tiefbahn, vielmehr eine Unterpflasterbahn unter dem rechtsseitigen Seineufer herstellen, die nach dem Flusse zu offen liegen sollte. In ähnlicher Weise ist in Berlin bekanntlich von der Firma Siemens & Halske die Führung eines Theils der geplanten Nordsüdlinie, da wo sie unter dem Reichstagsufer hergehen soll, beabsichtigt. Von der Seineuferbahn in Paris wollte Villain damals zwei Ringe abzweigen, deren einer im eigentlichen Stadtgebiet den älteren Aussenboulevards folgen, der andere eine Reihe ausserhalb der Befestigungen liegender Städte von 20, 30 und 40 000 Einwohnern verbinden sollte.

Wie der Génie Civil berichtet, hat Villain aus Anlass der bevorstehenden Ausstellung den Plan, freilich mit erheblichen Aenderungen, die mit einer wesentlichen Vereinfachung des alten Planes gleichbedeutend sind, wieder aufgenommen. Von der alten Bahn ist die Richtung beibehalten. Sie soll sich im Osten bei Bel Air und und im Westen bei der Avenue St. Martin mit der vorhandenen Gürtelbahn vereinigen und auch mit den Bahnen von Vincennes, Lyon, Orléans und Moulineaux unmittelbare Verbindung erhalten, sodass es unter Zuhilfenahme der Gürtelbahn an Verbindungen nach aussen hin nicht mangeln würde.

Villain hat seinen Entwurf dem Stadtrath zur Prüfung unterbreitet. In dem in der dazu gehörigen Denkschrift enthaltenen Vorwort führt Villain aus, dass die Bahn, indem sie das Rathhaus, den Justizpalast, die Markthalle, den Königspalast, die Elyseischen Felder, das Marsfeld und den Trocadéro berührt, so dem Hauptverkehrsstrom sich anschmiegt und vermöge der Gürtelbahn und der Vincenner Bahn allen Vierteln innerhalb und den an den Befestigungen liegenden Aussenge-

meinden dienstbar ist, im ganzen einen Bezirk von ungefähr einer Million Seelen versorgt. Er führt ferner aus, dass sie die einzige in Paris mögliche Diametralbahn darstellt, die Tageslicht erhalten kann, dass sie in bequemster Weise in den Verkehr zweier am Concordienplatz und am Trocadéro zu errichtender Ausstellungsbahnhöfe einbezogen werden kann, dass man den Bau von vielen Punkten in Angriff nehmen und, ohne den Verkehr zu behindern, bequem bis zum Jahre 1900 fertigstellen könne.

In der Station Bois de Boulogne soll die Stadtbahn von der Gürtelbahn abzweigen. Die weiteren Stationen sind Passy — bei der Mairie des 16. Arondissements —, Trocadéro, Alma, Concorde — drei Ausstellungsbahnhöfe —, Pont Royal bei den Tuilerien, Pont Neuf am Louvre, Châtelet, Hôtel de Ville, Pont Sully bei der Bastille, Pont d'Austerlitz beim Orléansbahnhof, Lyon-Bahnhof und Bel Air an der Gürtelbahn.

Der etwaige Einwand, dass die Lösung der Aufgabe keine vollständige sei, wird mit dem Hinweis auf Berlin zu beseitigen versucht; es wird gesagt, dass die geplante Anlage die weiterer Verkehrsmittel in keiner Weise hindere; sie vertrage sich mit allen Plänen, die irgend einmal zur Durchführung kommen möchten, insbesondere auch mit dem Entwurf der elektrischen Stadtbahn, zu dessen Gunsten sich der Stadtausschuss im verflossenen Januar ausgesprochen hat und der augenblicklich dem Stadtrath zur Prüfung vorliegt.

Die vom S t a d t r a t h angestrebte Lösung stelle andererseits, meint der Génie Civil, indem sie jede Möglichkeit des Anschlusses an bestehende Bahnen hinwegnimmt, nur eine halbe Maassregel dar, die dringend eine Ergänzung in Gestalt einer oder mehrerer von den grossen Linien durch die Stadt geführter Verbindungen erfordere; eine solche Ergänzung stelle eben die Villain'sche Stadtbahn dar, die gleichzeitig auch dem Verkehr der Ausstellung in ausreichender Weise direkt diene, die durch die Bahnhöfe an der Concorde und der Alma mit den östlichen und den Trocadérobahnhof mit den westlichen und nördlichen Vierteln verbunden wird.

Die Kosten der Ausführung, einschliesslich der Ausstellungsbahnhöfe, des Anschlusses an die Moulineauxlinie, der Werkstätten und Schuppen zu Grenelle, sind auf 50 Millionen Mark veranschlagt.

Anfänglich wurde an dem Entwurfe von verschiedenen Seiten gemäkelt; die städtischen Ingenieure haben sich aber allmählich vollkommen damit vertraut gemacht. Man ist überzeugt, dass die offene Galerie, in der die Bahn geführt werden soll, vollkommen dicht und wasserfrei gehalten werden kann, dass es leicht sein wird, die Widerlager der Brücken ohne schädliche Sackungen in der nöthigen Weise zu verändern. Alle diese Punkte sind übrigens auch wohl durch den Bau der Moulineauxlinie genügend klargestellt.

Man hat eingewendet, dass die neue Uferbahn der Seine in Hinsicht der Verkehrsweise lediglich in Reih und Glied zu bringen sei mit den Strassenbahnen und Dampfern. Die ganze Betriebsweise ist aber doch wesentlich verschieden; der örtliche Charakter jener Verkehrsmittel haftet der Bahn nicht in so scharf ausgeprägter Weise an. Eine Strassenbahn, die mit jedem Zuge 50 oder 100 Plätze befördert, überall anhält und höchstens mit 8 km Stundengeschwindigkeit fährt, ist von einer Eisenbahn, deren Züge 800 bis 1 000 Personen befördern, und die mit 25 km Geschwindigkeit betrieben wird, sehr verschieden. Die Stadtbahn zielt nicht darauf ab, mit den Dampfern in Wettbewerb zu treten, sie will vor allen Dingen eine diametrale Verbindung zwischen der Gürtelbahn und eine Verlängerung der Auteuiler und Vincenner Linie darstellen. Wenn jener Vorwurf begründet wäre, müsste man ihn auch gegen die Moulineauxlinie und ihre geplante Verlängerung, die am Boulevard St. Germain entlang gehen soll, erheben.

Auch das Flussufer, an dem die Stadtbahn erbaut werden soll, ist richtig gewählt. Etwa 75 % der ganzen Pariser Bevölkerung wohnt auf der rechten Seite der Seine; von den gesammten Steuern bezahlen diese 75 % und am Verkehr sind sie mit 85 % betheiligt.

Die Verkehrsverhältnisse sind übrigens in der Denkschrift näher beleuchtet; sie gibt über den Stadt- und Vorortverkehr genaue Aufschlüsse, und zwar in zeichnerischer Weise, indem der Verkehr innerhalb eines Halbmessers von 20 km um Paris veranschaulicht wird. Der Hauptverkehrsstrom geht vom Bahnhof St. Lazare aus, in dem jährlich 38 Millionen Reisende ein- und ausfahren. Von diesem Strom zweigen 13 Millionen bei dem Batignollesbahnhofe zur Gürtelbahn nach der Seite des Bois de Boulogne ab, während die übrigen 25 Millionen die Befestigungen überschreiten. Von diesem Hauptstrom gehen 10 Millionen Reisende bis Asnières und Colombes, wo sich der Rest weiter verzweigt, aber auf den Zweigen auch bald das Ende findet. Von dem innerhalb der Stadt auf der Gürtelbahn verbleibenden Zweigstrom von 13 Millionen Reisenden finden 4 Millionen am Pereireplatz, 4 Millionen am Maillotthor Anfang und Ende. Wenn man den Verkehr zusammennimmt, der auf der Gürtelbahn bis Auteuil und auf der Hauptlinie bis Colombes geht, so kommt man auf sechs Zehntel des Ganzen; drei weitere Zehntel gehen nicht über Versailles, St. Germain und Maison Laffitte hinaus.

Auf der Nordbahn ist St. Denis ausserhalb der Befestigungen der Gabelpunkt des Verkehrs, der nach der Theilung auch bald sein Ende erreicht. Auf der Vincenner Linie hat der Verkehr ungefähr die gleiche Stärke, dann folgt die Ostbahn. Gegen diese Verkehre treten die der Lyoner Bahn und noch mehr der auf dem linken Seineufer einmündenden Bahnen vollständig zurück. Von den Bahnen haben die nach Auteuil und die Vincenner Bahn das Eigenthümliche, dass der Verkehr vom Endbahnhofe aus sich schrittweise abschwächt, während sich der übrige Verkehr des Bahnhofs St. Lazare und der des Nordbahnhofs in unveränderter Stärke über die Befestigung hinauszieht und an einigen nahe zusammenliegenden Punkten plötzlich aufhört.

Von allen Eisenbahnreisenden, die in den Kopfbahnhöfen ein- und ausgehen, kommen neun Zehntel aus dem Gebiet ausserhalb der Stadtmauern; von diesen wieder zwei Drittel aus den an die Festungsgrenzen unmittelbar anstossenden Vororten.

Aus dem vorstehenden Verkehrsbild dürfte zu folgern sein, dass der Verkehr der Pariser Stadtbahn im allgemeinen sich zusammensetzen wird aus dem von Paris selbst und der u n m i t t e l b a r a n s c h l i e s s e n d e n Vororte, wie es ja in Berlin auch nicht viel anders ist. Ein grosser Schritt in der Lösung der Stadtbahnfrage würde zweifellos durch den Bau der Villain'schen Diametralbahn gethan sein.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie in Wort und Bild.

Das Redaktionskomitee dieses unter dem Protektorate des Finanzministers Dr. von Bilinski zum Regierungsjubiläum des Kaisers erscheinenden Prachtwerkes sprach beim Eisenbahnminister FML. von Guttenberg vor. Der Minister erklärte, dass er dem Komitee jede gewünschte Unterstützung und die weitestgehende Förderung angedeihen lassen werde. Er sei erfreut, dass hervorragende Fachautoritäten ihre Mitwirkung bereits zugesagt haben, auch werde er die Aufmerksamkeit der ihm unterstehenden Organe auf das Werk lenken und deren Mitwirkung, wo sie erwünscht sei, befürworten.

Die Oesterreichischen Mühlen und der „Ausgleich".

Unter diesem letzteren Ausdruck sind, wie schon in der Mittheilung Nr. 29 S. 272 d. Ztg. bemerkt, die Verhandlungen über die Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen der Oesterreichischen und Ungarischen Reichshälfte verstanden, auf welchen „Ausgleich" wir noch öfter zurückkommen werden. Eine Deputation sämmtlicher Oesterreichischen Mühlenverbände überreichte den 4 Ressortministern eine Denkschrift, worin um die gänzliche Aufhebung des Mahlverkehrs und unter Bezugnahme auf die kürzlich vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe stattgehabte Verhandlung über die Beschwerde der Ungarischen Kartellmühlen bezüglich der Besteuerung der Freilager dieser Mühlen auf Oesterreichischen Bahnhöfen das Freilagerwesen und der schädigende Einfluss der Freilagerbegünstigungen auf die heimische Mühlenindustrie auseinandergesetzt wird. Es seien die bisher den Oesterreichischen Mühlen nicht zugänglichen Begünstigungen auch diesen zu gewähren und darauf hinzuwirken, dass von Seite der Oesterreichischen Finanzverwaltung auf eine Zurückziehung der Besteuerung der Freilager nicht eingegangen werde. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Oesterreichischen Bahnverwaltungen es bisher geduldet haben, dass einzelne Stationschefs den Handel mit Ungarischem Mehl betreiben. Auf die Bitte der Deputation, dieser Schädigung der Oesterreichischen Mühlenindustrie zu steuern, versprach der Eisenbahnminister, sofort im Wege einer Verordnung diesen Missbrauch abzustellen.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Eisenbahnministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Jakob Steiner und Genossen in Schruns für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von Bludenz nach Schruns auf die Dauer eines Jahres;

b) für die Dauer eines Jahres dem Ingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz für die nachbezeichneten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Flügelbahnen der projektirten sogen. Gosaubahn, und zwar: 1. von der Projektstation Gosau zu den Gosauseen mit einer Drahtseilbahn auf die Zwieselalpe und mit einer Zahnradbahn auf den Dachstein, und 2. von der Projektstation Gosaumühle nach Hallstatt und zum dortigen Salzsudwerke in der Lahn;

c) dem Obmann der Bezirksvertretung Libochowitz Franz Chroust für eine von der Zwischenstation Budin der projektirten Lokalbahn Libochowitz-Budin-Mseno-Jensowic ausgehende, zur Zuckerfabrik in Doxan zu führende Schleppbahn auf die Dauer eines Jahres;

d) der Gemeindevertretung der Stadt Planitz für eine Lokalbahn von der Stadt Planitz zur Station Walschan der Linie Gmünd-Eger der K. K. Staatsbahnen auf die Dauer von 6 Monaten.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Februar d. J.

Zu den mit Ende Januar d. J. in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 599,300 km sind im Verlaufe des Monates Februar d. J. durch den Baubeginn eines Looses der Wiener Stadtbahn 1,450 km, der Fortsetzung der Ostgalizischen Lokalbahnen von Ostrów nach Kopyczynce 63,223 km und der Fortsetzungsstrecke Méchenic-Dobris der Lokalbahn Cercan-Modran-Dobris 31,150 km zugewachsen. Weiter wurde die ursprünglich projektirte Länge der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad von 52 km auf 53,800 km und die Länge der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl von 21,360 km auf 21,400 km rektifizirt. Dagegen fand eine Verminderung der projektirten Länge bei der Lokalbahnstrecke Modran-Mechenic der Lokalbahn Cercan-Modran-Dobris und bei der Lokalbahn Karlsbad-Neudeck-Johanngeorgenstadt um zusammen 0,463 km statt. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben Ende Februar d. J. 696,50 km Bahnen im Bau, wovon 212,66 km auf Staatsbahnen, 21,29 km auf die Wiener Stadtbahn und 462,55 km auf Lokalbahnen entfallen. Die Bauvollendung ist in nächster Zeit zu erwarten bei der Valsuganabahn, ferner bei der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf und bei der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. Die Zahl der im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 5038 gegen 4435 im Vormonat, d. s. 7 Arbeiter für 1 km.

Die Eröffnung der Budapester elektrischen Untergrundbahn.

Die Pläne für diese am 15. d. Mts. eröffnete Bahn wurden vom Oberingenieur Adolf Wörmer, dem technischen Direktor der elektrischen Stadtbahn, ausgearbeitet; die Ausführung derselben leitete Heinrich Schwieger, Oberingenieur der Firma Siemens & Halske. Diese beiden Deutschen Techniker, umgeben von einer Schaar Ungarischer Elektrotechniker, haben ausserordentliches geleistet. Das technisch interessanteste Problem war auf dem Oktogonplatze der Andrassystrasse zu lösen, welcher von den Schienen der elektrischen Stadtbahn gerade über dem Tunnel der Untergrundbahn durchschnitten wird. Hier wurde gleichzeitig der Hauptsammelkanal erbaut, und es musste zur selben Zeit das Hauptrohr der Wasserleitung mit einem Durchmesser von 1200 mm unter dem Bahnkörper der Untergrundbahn geführt werden. Ebenso mussten an dem Ausläufer der Andrassystrasse die Schwierigkeiten des Grundwassers besiegt werden, wobei elektrische Pumpen verwendet wurden. Der vom Giselaplatz bis zum Stadtwäldchen sich hinziehende Tunnel der Untergrundbahn hat eine Länge von 3228 m. Er ist auf gerader Bahn 6 m, an den Kurven 6,7 m breit und 2,83 m hoch. Sowohl für die Deckenkonstruktion wie für die Tragsäulen längs des Tunnels wurden 3 Millionen Kilogramm Eisen verwendet. Die Untergrundbahn zieht sich eigentlich direkt unter dem Strassenpflaster hin und ist in dieser Beziehung ein Bauwerk, dem nichts ähnliches an die Seite gestellt werden kann.

Bei der vorangegangenen Probefahrt, an welcher Oesterreichische und Ungarische Minister theilnahmen, fuhr man in 4 Minuten bis zum Giselaplatz, dem Mittelpunkt der Stadt, und von da in 7 Minuten 20 Sekunden bis zum Stadtwäldchen und zurück. Ueberall waren die schmucken Perrons elektrisch beleuchtet. Ungefähr beim Eingange des Thiergartens gleitet die Bahn in unmerklicher Steigung ans Tageslicht und fährt oberirdisch bis zum Eingange der Millenniumsausstellung. Jedermann löst sein Billet zu 20 Hellern bei einem Automaten, dessen sinnreiche Konstruktion gegen jede Fälschung schützt.

Konzessionirung der Lokalbahn Pancsova-Torontál-Petrovoszelló.

Konzessionär dieser die Station Pancsova der Linie Nagy-Becskerek-Páncsova der Torontáler Lokalbahnen in der Station Torontál-Petrovoszelló der Lokalbahn Werschetz-Kubin verbindenden projektirten Lokalbahn ist das Munizipium von Pancsova. Das effektive Baukapital dieser normalspurig zu erbauenden 30,6 km langen Lokalbahn ist mit 985000 fl., das ist mit 32000 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe 80000 fl. für Beschaffung von Fahrbetriebsmittel entfallen.

Das Betriebsprogramm der Wiener Stadtbahn.

Dieses Programm wurde von der Verkehrskommission definitiv festgestellt. Der Verkehr wird sowohl auf den Linien der Stadtbahn, als auf den Lokalstrecken der Westbahn und Franz Josefbahn einheitlich gestaltet, so dass direkte Züge von den Sommerfrischen bis in das Herz der Stadt geführt werden. Auf den 8 Linien der Wiener Stadtbahn wird ein direkter Zugverkehr eingeführt.

Im Péageverkehr werden ferner die Stationen Meidling bezw. Schwechat mit dem Gesammtnetze der Stadtbahn verbunden sein. Der Verkehr wird zumeist mit direkten Zügen abgewickelt werden; dort, wo dies nicht möglich ist, wird Gelegenheit geboten, durch Umsteigen in möglichst kurzer Zeit von und zu einem beliebigen Punkte dieses Netzes Verbindung zu finden.

Das Betriebsprogramm enthält ferner genaue Angaben über die Dichtigkeit des Verkehrs und die Anzahl der Züge, welche täglich auf den einzelnen Strecken verkehren sollen. Hierbei wird von dem Prinzipe ausgegangen, dass als dichtester Verkehr an Sonntagen ein 3 Minutenverkehr mit einer Zugstärke von $9^1/_2$ Wagen eingeführt werden kann. Dies würde eine Wagenbewegung von 190 Wagen in der Stunde ergeben, während gegenwärtig auf der Westbahn zur Zeit des dichtesten Sonntagsverkehrs 156 Wagen in der Stunde befördert werden. Die Anzahl der Züge, welche in einer Stunde auf den einzelnen Strecken verkehren sollen, ist je nach der Tageszeit verschieden; von Mitternacht bis 5 Uhr früh werden keine Personenzüge verkehren; diese Zeit ist für die Abwick-

lung des Güter- und Marktverkehrs reservirt. Der Minimalverkehr wird in der Zeit von 9 Uhr früh bis 4 Uhr bezw. auf der Gürtellinie bis 5 Uhr, auf der Praterlinie bis 3 Uhr Nachmittags stattfinden. Dieser Minimalverkehr, welcher 3 bis 6 Züge in der Stunde umfasst, erfährt gegen die Morgen- und Nachmittags- bezw. Abendstunden mit Rücksicht auf den Verkehr aus und in die Sommerfrischen eine entsprechende Verdichtung, welche je nach der Jahreszeit verschieden ist und dem jeweiligen Verkehre anzupassen sein wird. Der Maximalverkehr umfasst 10 Züge in der Stunde und wickelt sich daher in Intervallen von 6 Minuten ab. Nach 8 Uhr Abends nimmt der Verkehr allmählich ab, mit Ausnahme auf der Praterlinie. Gegen 11 Uhr Abends laufen die letzten Züge von den Ausgangspunkten aus, und es findet noch zwischen 11 und 12 Uhr Nachts der nöthige Wagenzug- und Maschinenaustausch statt, welcher jedoch nicht als Leerverkehr gedacht ist, sondern vom Publikum noch ausgenützt werden soll. Insgesammt sollen im normalen Wochentagsverkehr auf der Wienthallinie 510, auf der Kailinie 270, auf der Gürtellinie 190, auf der Nordringlinie 120, auf der Vorortelinie 40 Züge — beide Richtungen zusammengenommen — verkehren. Eine sehr bedeutende Verstärkung wird selbstverständlich der Sonn- und Feiertagsverkehr erhalten, indem nebst den fahrplanmässigen Zügen auch noch bei günstiger Witterung Erfordernisszüge eingeschoben werden sollen. An Sonntagen wird in erster Reihe dem Verkehre nach den Sommerfrischen Rechnung getragen werden, während der interne Stadtverkehr mehr zurücktreten wird. Es sollen an Sonntagen Maximal-Zugdichten gelten. Eine I. Wagenklasse wird nicht bestehen, und demgemäss werden die Wagen I. Klasse auch im Lokalverkehre der Westbahn und Franz Josefbahn aufgelassen werden. Damenkupees werden nicht eingerichtet, dagegen wird in jedem Zuge je ein Wagen II. und III. Klasse für Nichtraucher reservirt bleiben.

Die Haltestellen der Stadtbahn werden mit Fahrkarten für den Verkehr der eigenen Linien, die Stationen (Hauptzollamt, Heiligenstadt und Hütteldorf) auch mit Karten für den Fernverkehr der anschliessenden Staatsbahnlinie dotirt sein. Die Abfertigung von Gepäck wird gleichfalls auf den genannten Stationen der Stadtbahn und den Stationen der Vorortelinie stattfinden. In den übrigen Haltestellen der Stadtbahn wird eine Gepäckexpedition nicht erfolgen. Der Fahrpark der Stadtbahn wird aus 52 Stück Lokomotiven und 600 Personenwagen bestehen; die Gesammtkosten des Fahrparkes werden 3,7 Millionen Gulden betragen.

Die Arbeiten an den Verkehrsanlagen schreiten rüstig vorwärts; in der abgelaufenen Woche waren bei denselben 5795 Arbeiter, darunter 3363 beim Bau der Gürtel-, Vororte- und Wienthallinie der Stadtbahn beschäftigt.

Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung von Thierbegleitern auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Vom 1. d. Mts. ab wird für je drei zu einem Frachtbriefe gehörigen Wagenladungen von Horn- und Zuchtvieh ein Begleiter gebührenfrei befördert. Werden mit einem Frachtbriefe mehr als 3 Wagen aufgeliefert, so geniesst für den einen oder die zwei über die Anzahl von drei bezw. über das Mehrfache von drei verbleibenden Wagen gleichfalls ein Begleiter die Gebührenfreiheit. Besteht eine Sendung blos aus einem oder zwei Wagen Horn- und Zuchtvieh, so ist die Mitfahrt eines Begleiters zum halben Fahrpreise III. Klasse gestattet. Der Begleiter muss mit demselben Zuge reisen, mit welchem das betreffende Vieh transportirt wird. Für die Rückfahrt wird eine Fahrbegünstigung nicht eingeräumt. Vorläufig gelten diese Bestimmungen blos für die K. K. Staatsbahnen, über deren Einführung bei den übrigen Oesterreichischen Eisenbahnen sind Verhandlungen im Zuge.

Eine neue Eisenbahnverbindung in Schlesien.

Unter ausserordentlicher Betheiligung der Gemeindevorstände sowie von Vertretern der im Zuge des Goldoppathals gelegenen Industrien fanden Versammlungen statt, um eine neue Schienenverbindung von der Station Olbersdorf nach der Stadt Zuckmantel herzustellen. Die neue Linie ist dazu berufen, die in dem genannten Thal darniederliegende Industrie zu beleben. Die Bahnverbindung würde es ermöglichen, bei dem Reisen durch Schlesien nicht mehr Preussisches Gebiet zu passiren, wie es bei der jetzigen Bahnverbindung der Fall sein muss. Die Versammlungen beschlossen einstimmig, es sei ein Komitee zu wählen, welches um die Erwerbung der Vorkonzession beim Ministerium einzuschreiten, andererseits aber auch sofort die Aktion einzuleiten hätte, um die Kosten für die Trassirung dieser Linie zu beschaffen.

Die Kohlentarife der Böhmischen Bahnen.

Für den inländischen Kohlenverkehr sind über Aussig und Bodenbach vom 1. d. Mts. an erhöhte Tarife zur Einführung gelangt. Es handelt sich hierbei nicht um eine Erhöhung des Kohlentarifs der Böhmischen Privatbahnen, sondern um die neue Berechnung des Verbandtarifs, welcher sich aus den erhöhten Sätzen der Staatsbahnen und den alten Sätzen der Privatbahnen ergibt. Nur auf einzelnen ganz kurzen Strecken, welche mit gewissen Linien der Staatsbahnen parallel laufen, wurden die Tarife der Privatbahnen mit jenen der Staatsbahnen gleichgestellt. Eine Nachbildung des erhöhten Staatsbahnentarifs seitens der Privatbahnen ist jedoch nicht erfolgt.

Der Elbeverkehr im Monat März d. J.

Das umgeschlagene Quantum bezifferte sich mit 3071072 Metercentnern, was bei Berücksichtigung der 25 Arbeitstage einen Durchschnittsumschlag von 1228 Wagenladungen per Tag ergibt. An Böhmischer Braunkohle nach diversen Relationen wurden 2663658 Metercentner, demnach durchschnittlich 1065 Wagenladungen per Umschlagstag verschifft. Weiter sind bedeutende Mengen von Zucker, Gerste, Mehl, Malz usw. per Schiff transportirt worden.

Eröffnung einer Haltestelle.

Zwischen den Stationen Preding-Wieselsdorf und Gross-Florian der Linie Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Bahn wurde die Haltestelle „Wettmannstetten“ für den Personen- und beschränkten Gepäckdienst eröffnet.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete, auf der Strecke Arad-Szolnok gelegene Station Puszta-Tenyö wurde nun auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Salzburg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Station Asten wird vom 1. Mai d. J. an den Namen „Asten-St. Florian“ führen.

Generalversammlung der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt am 5. März d. J.

Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1895 zufolge hat sich trotz des ungünstig beeinflussten Güterverkehrs der Eisenbahnen das Unternehmen fortschreitend entwickelt. Insbesondere hat der Bedarf an Spezialwagen erheblich zugenommen; deren Anzahl betrug 552 gegen 373 im Jahre 1894. Die Einnahmen an Wagenmiethen bezifferten sich auf 169706 Gulden (gegen 117011 fl. im Vorjahre). Das Reinerträgniss betrug 123741 (75206) fl.; ausserdem wurde durch die Begebung von 5000 Aktien II. Emission ein Kursgewinn von 151572 fl. erzielt. Es wurde beschlossen, eine 6 % Dividende an die Aktionäre zu vertheilen, d. i. insgesammt 97500 fl. auszuzahlen, dem Reservefonds 8000 fl., dem Pensionsfonds 3000 fl. zuzuweisen und den nach statutarischer Auszahlung der Tantiemen verbleibenden Rest von 11233 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn am 9. März d. J.

Nach dem für 1895 vorgelegten Bericht wurde aus dem seitens der Südbahngesellschaft für den Betrieb der Gesellschaftsbahn errichteten Pachtschilling von 550000 fl. die Zahlung der Zinsen- und Amortisationsquote der gesellschaftlichen Prioritätenschuld, sowie die 5 % Aktiendividende bestritten und noch ein Ueberschuss von 1621 fl. erzielt, welcher laut Beschluss der Versammlung auf neue Rechnung vorgeschrieben wird; es wurde weiter beschlossen, dass die nächsten zwei Aktienkupons (Julikupon 1896 und Januarkupon 1897) aus dem Pachtschilling bezahlt werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Gegen 30000000 fl. an Pfandbriefen und Obligationen dreier Ungarischer Industrieunternehmungen wurden in den letzten Tagen in Berlin begeben, nachdem dieselben in Wien keine Abnehmer fanden. Dies erinnert lebhaft an die Titres der Böhmischen Bahnen, welche vor etwa 20 Jahren erst in Deutschland Käufer fanden und später erst zu viel höheren Kursen von Wien zurückgekauft wurden. Die Werthschätzung des Ungarischen Kredits wird durch die grossartigen Schöpfungen für die Millenniumsfeier, durch den sehr günstigen Saatenstand und das Erlöschen der Schweineseuche unterstützt. Nachdem sich das Publikum noch immer von der Börse fern hält, so war auch deren Lage eine schwankende. Höher bewerthet waren die Aktien der Kaiser FerdinandsNordbahn (3440), Staatsbahn (351,75), Südbahn (97,75), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293,25) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207,25); gleich blieben die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (193) und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (219,50), während die

der Nordwestbahn (281), Elbethalbahn (284), Aussig-Teplitzer Bahn (1715), Buschtěhrader Bahn Littera A (1455) und Littera B (544) rückgängig waren. Einigen Begehr fanden die Aktien der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt (123), während Prioritäten ganz vernachlässigt blieben.

Aus Württemberg.

Eisenbahnbaugesetz.

Aus dem kürzlich dem ständischen Ausschuss zugegangenen Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Bau von Eisenbahnen und für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in dem Rechnungsjahre 1896/97, ist zu entnehmen:

1. In dem Rechnungsjahre 1896/97 ist der Bau einer Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau in Angriff zu nehmen. Hierfür werden als erste Rate 300 000 Mark bestimmt.

2. Es sind Eisenbahnen herzustellen: a) von Beilstein nach Heilbronn. Für diese Bahn kommen als erste Rate einschliesslich des Mehrbedarfs für die Bahnstrecke Marbach-Beilstein zur Verwendung 500 000 *M.*; b) von Münsingen nach Schelklingen. Für diese Bahn kommen als erste Rate zur Verwendung 300 000 *M.* Mit der baulichen Ausführung dieser beiden Bahnen ist dann vorzugehen, wenn der Eisenbahnverwaltung von den Betheiligten der für den Bahnbau und dessen Zugehör dauernd erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen und der vorübergehend nöthige Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung gestellt, oder, statt der Eigenthumsüberweisung, genügende Sicherheit für die Erstattung der für die Bahn Beilstein-Heilbronn zu 909 450 *M.* und für die Bahn Münsingen-Schelklingen zu 320 000 *M.* veranschlagten Grunderwerbungskosten geboten sein wird.

3. Für die Herstellung eines Haltepunktes auf der Prag an der Bahnstrecke Stuttgart-Feuerbach werden 65 000 *M.* und für die Erbauung von 2 Wohngebäuden für Werkstättenarbeiter daselbst 50 000 *M.* bestimmt.

4. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen werden 2 500 000 *M.* bestimmt.

Aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf ist anzuführen:

Zu Ziffer 1. Nach dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über die Herstellung einer weiteren Verbindung zwischen den beiderseitigen Staatseisenbahnen vom 31. Oktober 1895 ist die Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau binnen 4 Jahren herzustellen und soll die Mittheilung der Detailpläne binnen 2 Jahren nach der Ratifikation erfolgen. Nach dem vorläufigen Projekt sind als Zwischenstationen vorgesehen die Stationen: Eriskirch, Langenargen, Kressbronn-Hemigkofen. Die Baukosten können einschliesslich des Aufwandes für die Erweiterung des Bahnhofes Friedrichshafen zu etwa 2 970 000 *M.* angenommen werden. Die Bahn soll vorerst eingeleisig nach den Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 hergestellt werden. Die Grunderwerbungen werden für 2 Geleise bemessen. Die Länge der Bahn beträgt von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze 14,73 km. Die grösste Steigung ist zu 1:200, der kleinste Krümmungshalbmesser zu 600 m angenommen.

Zu 2a). Die Bahn — welche die Fortsetzung der Nebenbahn Marbach-Beilstein bildet — soll wie letztere als Nebenbahn im Sinne der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 hergestellt werden. Für die Bahn ist wie für die Theilstrecke Marbach-Beilstein die Spurweite von 0,75 m angenommen. Die Schmalspur soll auf einem am Südende der Stadt Heilbronn anzulegenden Bahnhof endigen. Die Verbindung des Südbahnhofes mit dem Hauptbahnhof Heilbronn soll mittelst eines Vollspurgeleises, das in die Hauptbahn Heilbronn-Crailsheim in freier Strecke einmündet, bewirkt werden. Die stärkste Neigung der Bahn beträgt 1:40, der kleinste Krümmungshalbmesser 80 m. An Zwischenstationen sind vorgesehen: Auenstein, Ilsfeld, Schotzach, Thalheim, Sontheim. Die Länge der schmalspurigen Strecke beträgt 19,85 km, die Länge der normalspurigen Verbindungsbahn in Heilbronn 4,61 km, die Baulänge von Beilstein bis zum Anschluss an die Hauptbahnstrecke Heilbronn-Crailsheim 22,51 km. Die Gesammtbaukosten sind einschliesslich des Aufwandes für die Grunderwerbung zu 2 707 000 *M.*, ohne Grunderwerbung zu 1 797 550 *M.* berechnet.

Zu 2b. Nachdem die Bahnstrecke Reutlingen-Münsingen als vollspurige Nebenbahn ausgeführt worden ist, kann für die Fortsetzung der Bahn bis zum Anschluss an die Donaubahn kein anderes Bahnsystem in Frage kommen, da die Bahn nach Herstellung dieses Anschlusses nicht mehr ausschliesslich dem Lokalverkehr, sondern auch dem Durchgangsverkehr zu dienen haben wird. Die stärkste Neigung der Bahn beträgt 1:50, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. An Zwischenstationen sind vorgesehen: Ober-Heuthal, Mehrstetten, Hütten. Die Baukosten sind einschliesslich der Kosten der Grunderwerbung für die 23,82 km lange Bahn berechnet zu 2 300 000 *M.*, ohne Grunderwerbung zu 1 980 000 *M.* Die Gegend, welche durch den Bau der Bahn Münsingen-Schelklingen in den Eisenbahnverkehr einbezogen werden soll, begreift die im Schmiechenthal und auf den Höhen rechts und links des Schanden- und Schmiechenthals befindlichen Ortschaften der Oberämter Münsingen und Ehingen. Von den Anschlussorten Münsingen und Schelklingen abgesehen, umfasst das Verkehrsgebiet etwa 5 500 Einwohner. Es ist hiernach die Zahl der Bahninteressenten eine verhältnissmässig kleine. In der ganzen Gegend überwiegt der landwirthschaftliche Betrieb. Industrie von einiger Bedeutung ist nicht vorhanden. Den nicht gerade günstigen wirthschaftlichen Verhältnissen des Verkehrsgebietes kann aber bezüglich der Bauwürdigkeit der Bahnstrecke eine ausschlaggebende Bedeutung nicht beigemessen werden. Die Bedeutung der Bahn liegt hauptsächlich darin, dass durch dieselbe die kürzeste Verbindung zwischen den 2 Verkehrssammelpunkten Ulm und Reutlingen gewonnen wird.

Zu 3. In den letzten Jahren hat die Ueberbauung des Plateaus auf der Prag bei Stuttgart nicht unerhebliche Fortschritte gemacht. Von der Eisenbahnverwaltung sind die Lokomotivstation, der seit 1. November 1895 in Betrieb befindliche Nordbahnhof und mehrere Familienwohnungen für Unterbedienstete hergestellt worden. Gleichzeitig ist in dieser Gegend eine Reihe von grösseren und kleineren Privatbauten zur Ausführung gekommen. Von der Stadtgemeinde Stuttgart wird die Anlage eines grossen Viehhofes auf der Prag geplant, sodass wohl in wenigen Jahren ein grosser Theil der Prag überbaut sein wird. Mit der zunehmenden Ueberbauung dieses Terrains wird sich ein immer lebhafterer Verkehr zwischen dem neuen Pragstadttheil und den übrigen Stadttheilen entwickeln. An der alsbaldigen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Nordbahnhof und Hauptbahnhof hat aber die Eisenbahnverwaltung aus dem Grunde ein erhebliches Interesse, weil dadurch der Besuch des zur Entlastung des Hauptbahnhofes gebauten Nordbahnhofes für die Interessenten sehr erleichtert und den auf der Prag beschäftigten bezw. wohnenden Bediensteten und deren Familien eine bessere Verbindung mit dem Hauptbahnhof, der Kirche, den Schulen, dem Markt usw. geboten wird. Der in Aussicht genommene Haltepunkt soll dem allgemeinen Personenverkehr dienen. Um den Besuch des Nordbahnhofes vom Haltepunkt aus auf dem kürzesten Wege ohne Geleisüberschreitung zu ermöglichen, ist sodann beabsichtigt, einen eisernen Fusssteg über die Hauptbahn und die Geleise des Nordbahnhofes herzustellen.

Zu 4. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials sind seit dem Jahre 1887 durch 4 Gesetze bewilligt worden zusammen 13 970 000 *M.* Die Anschaffungen von Betriebsmitteln sind gegenüber dem gesteigerten Verkehr noch nicht ausreichend, und es erscheint eine Vermehrung des Bestandes zunächst bei den Lokomotiven und Tendern, den Bahnpostwagen und den Güterwagen dringend geboten. Die Zahl der Lokomotiven auf den Vollspurbahnen hat im Jahre 1894/95 betragen 437, gegen 1890/91 mehr 85. Die durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive betrug im Betriebsjahre 1894/95 in Württemberg 38 530 km, im Durchschnitt sämmtlicher Deutschen Bahnen 34 961 km. In den 9 Monaten April bis Dezember 1895 haben gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 6,8 % und diejenigen aus dem Güterverkehr um 7,6 % zugenommen. In den nächsten Jahren wird sich die durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive in Württemberg zweifellos noch erhöhen und damit noch mehr als seither von dem Durchschnitt der Deutschen Staatsbahnen sich entfernen. Dieses ungünstige Verhältniss, das seit einer Reihe von Jahren besteht, macht sich nachgerade empfindlich geltend. Will erreicht werden, dass, was zweckmässig und anzustreben ist, die Jahresleistung einer Lokomotive in Württemberg dem Durchschnitt der Deutschen Staatsbahnen gleichkommt, so sind 45 Lokomotiven und Tender zu beschaffen, welche Zahl bei Zunahme des Verkehrs und der Lokomotivleistungen über den dermaligen Umfang hinaus entsprechend zu erhöhen ist. Zunächst werden die Mittel gefordert für 15 Lokomotiven und Tender, deren Beschaffung besonders dringlich ist. Die Bahnpostwagen, von welchen zur Zeit 88 Stück vorhanden sind, sollen entsprechend der Zunahme des Verkehrs und zur Erlangung eines auskömmlichen Reservebestandes um 5 Stück vermehrt werden.

Die Zahl der Güterwagen auf den Vollspurbahnen hat betragen im Jahre 1894/95 6 505 Stück, sie hat zugenommen gegen 1890/91 um 529. Obgleich die Vermehrung mit der Zunahme des Güterverkehrs nicht gleichen Schritt gehalten hat, haben bis Frühjahr 1895 die vorhandenen Güterwagen dem Bedürfniss in der Regel genügt, wobei die intensivere Ausnutzung des Güterwagenparks und die bessere Gestaltung des Güterzugfahrplans mitgewirkt haben. Durch die am 1. Mai 1895

in Kraft getretene Sonntagsruhe im Güterdienst haben sich aber die Verhältnisse wesentlich geändert, sofern hierdurch der Güterwagenumlauf um etwa $^1/_7$ verlangsamt worden ist. Dazu kommt, dass gleichzeitig eine erhebliche Steigerung des Güterverkehrs eingetreten ist, die auch jetzt noch anhält. Infolge des Wagenmangels stiegen die Ausgaben an Wagenmiethen für Benutzung fremder Wagen erheblich. Daneben hat der Wagenmangel die unliebsame Folge, dass die Güterwagen nicht mehr rechtzeitig zur Rsvision kommen. Es erscheint deshalb eine namhafte Vermehrung des Güterwagenparks dringend geboten. Nach den angestellten Erhebungen wird es sich um etwa 1 200 Güterwagen handeln, die in den nächsten Jahren neu zu beschaffen sind. Zunächst werden die Mittel gefordert für die Beschaffung von 400 Güterwagen mit 15 t Ladegewicht.

Aus der Schweiz.

Uetlibergbahn-Gesellschaft.

Die Betriebseinnahmen betrugen im abgelaufenen Jahre 101 093 Frcs. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen beträgt 35 232 Frcs. Nach der statutengemässen Einlage in den Erneuerungsfonds von 8 000 Frcs. bleiben 29 671 Frcs. zur Verfügung der Aktionäre, wovon 20 000 Frcs. als 2 % Dividende zur Vertheilung vorgeschlagen werden.

Compagnie Générale des Tramways Suisses in Genf.

Diese Gesellschaft erzielte im Jahre 1895 Einnahmen im Betrage von 838 687 Frcs., wovon 58 165 Frcs. auf das Bieler Netz entfallen. Die Ausgaben betrugen 592 986 Frcs. und der Einnahmeüberschuss somit 245 701 Frcs. Die Generalversammlung der Aktionäre hat eine Dividende von 9 % beschlossen.

Lauterbrunnen-Mürrenbahn.

Laut Jahresbericht für 1895 erzielte diese Gesellschaft einen Reingewinn von 75 716 Frcs. Der Verwaltungsrath beantragt 63 000 Frcs. als 7 % Dividende, 5 000 Frcs. als ausserordentliche Abschreibung und 7 716 Frcs. als Saldovortrag zu verwenden. Die zu amortisirenden Verwendungen sind noch mit 75 000 Frcs. in den Aktiven der Bilanz eingestellt. Der Bestand des Erneuerungsfonds beträgt 50 000 Frcs.

Der Andrang der Reisenden war in der Hochsaison wieder ein schwer zu bewältigender und es ist dessen Steigerung noch vorauszusehen. Dieser Umstand veranlasste die Bahnverwaltung, die Betriebsleitung der Berner Oberlandbahnen zu ersuchen, die Mürrenbahn auf grössere Leistungsfähigkeit hin zu prüfen wie auch den elektrischen Betrieb zu studiren und den Umbau der Fahrzeuge für etwa 60 statt 40 Sitzplätze zu erwägen.

Drahtseilbahn Biel-Magglingen.

Die Einnahmen haben im Berichtsjahre 1895 mit 28 463 Francs gegenüber 20 983 Frcs. (1894) eine Zunahme erfahren, während die Ausgaben von 17 102 Frcs. (1894) auf 18 553 Frcs. gestiegen sind. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 450 000 Frcs. und deren Spezialfonds 32 930 Frcs. Es sollen 3 % Dividende vertheilt werden.

Zürcher Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

Diese Gesellschaft ist in der Lage für das Jahr 1895 19 % Dividende, d. h. 190 000 Frcs. zu vertheilen. Der Reinertrag beträgt 221 675 Frcs. Das Direktionskomitee erhält 15 821 Frcs. Tantieme und 15 859 Frcs. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Für Abfertigung an das Dienstpersonal sind 20 000 Frcs. in die Ausgaben eingestellt worden.

Birsigthalbahn-Gesellschaft.

Von dem 25 797 Frcs. betragenden Reinertrag sollen nach dem Antrage des Verwaltungsrathes 13 000 Frcs. als 3 % Dividende vertheilt, 10 000 Frcs. der Spezialreserve und 500 Frcs. der Krankenkasse zugewiesen werden. Der Rest von 1 497 Frcs. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Eisenbahn auf den San Salvatore bei Lugano.

(Società della Ferrovia Lugano-Monte San Salvatore.)

Der Ueberschuss der Einnahmen des vergangenen Jahres beziffert sich auf 21 996 Frcs., wovon 900 Frcs. für die Verzinsung des Obligationenkapitals verwendet werden; 2 000 Frcs. werden dem Erneuerungsfonds zugetheilt; 4 500 Frcs. sollen in den Amortisationsfonds eingelegt und 6 496 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Nach Abzug der vorgenannten Einlage bezifferten sich die noch zu amortisirenden Verwendungen auf 30 000 Frcs.

Thunerseebahn.

Die beiden Eidgenössischen Räthe haben dieser Gesellschaft die von derselben verlangte Taxerhöhung um 36 % genehmigt.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

In einer Eingabe erklärte der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft zu Händen der Regierung des Kantons St. Gallen die definitive Uebernahme des Baues der Toggenburg-Linthbahn.

Der Verwaltungsrath wählte Dr. Baumann zum Direktionspräsidenten und zum Vizepräsidenten Direktor Stamm.

Kosten der Nebenbahnprojekte.

Das von Herrn Guyer-Zeller ins Leben gerufene Komitee der Nebenbahnen hat eine Zusammenstellung der in Frage kommenden Projekte veröffentlicht. Gemäss derselben sind in der Ostschweiz 23 Linien projektirt mit 397,9 km Länge und 49 950 000 Frcs. Baukosten; in der Centralschweiz 13 Linien mit 274,9 km Länge und 38 726 000 Frcs. Baukosten; in der Westschweiz 6 Linien mit 183,9 km Länge und 23 190 000 Frcs. Baukosten und im Kanton Tessin 6 Linien mit 98 km Länge und 9 800 000 Frcs. Baukosten, zusammen 48 Nebenbahnen mit 954,8 km Länge und 121 666 000 Frcs. Baukosten.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Das Eidgenössische Eisenbahndepartement hat sich in letzter Zeit mit dem Studium eines Gesetzes über Bau und Betrieb von Nebenbahnen befasst und darüber auch das Gutachten eines ausserhalb der Verwaltung stehenden Fachmannes eingeholt. Das Departement wird das Resultat seiner Untersuchungen sofort nach deren Abschluss den Eidgenössischen Räthen unterbreiten. Die von letzteren verlangte Vorlage über Erhöhung der Konzessionsgebühren gedenkt das Departement in nächster Zeit zu machen.

Aus Frankreich.

Konferenz zur Durchsicht des Berner Uebereinkommens.

Nach Art. 59 des Internationalen Berner Uebereinkommens für den Eisenbahn-Güterverkehr vereinigen sich die Vertreter aller daran betheiligten Staaten wenigstens alle drei Jahre, um die für nothwendig befundenen Aenderungen und Ergänzungen vorzunehmen. Zu diesem Zweck ist Mitte März d. J. in Paris die Konferenz zusammengetreten. Von den 60 Artikeln des Uebereinkommens bilden 29 den Gegenstand von Abänderungsanträgen, die zum nicht geringen Theil von Deutschland ausgegangen sind und zum Theil die Unterstützung Italiens und Belgiens finden; die Hauptänderungen betreffen die Zollabfertigung an der Grenze und die Verpackung.

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Guyot-Dessaigne eröffnete am 16. März d. J. die Konferenz mit einer Rede, in der u. a. bemerkt: „Das Werk ist noch zu neu, als dass die Erfahrung schon entscheidend sein könne, und wenn es einiger Verbesserungen in Einzelheiten fähig ist, so würde es zweifellos verfrüht sein, jetzt schon tiefgreifende Aenderungen vorzunehmen.“ Die Konferenz tagt unter dem Vorsitz von Alfred Picard, Abtheilungspräsident im Staatsrath und Haupt der Französischen Abordnung; Picard schlug zur Vorberathung der Anträge die Einsetzung eines technischen und eines juristischen Unterausschusses vor, von denen der erstere den Geheimrath Dr. Ritter von Wittek, das Haupt der Oesterreichischen Abordnung, und der letztere den Schweizer Bundesrath Dr. Welti zum Vorsitzenden wählte.

Die Handelsfähigkeit der Eisenbahn-Aufgabescheine.

Infolge der am 22. Oktober 1895 erfolgten Vorlage eines Gesetzentwurfs, betreffend die Schiffskonnossemente, hat der Handelsminister von Berufsvertretungen 3 Bittschriften des Inhalts, dass die Eisenbahn-Aufgabescheine (récépissés) den Schiffskonossementen bezüglich der Handelsfähigkeit und Uebertragbarkeit gleichgestellt werden, erhalten und dem Minister der öffentlichen Arbeiten überwiesen. Die Betheiligten heben hervor, dass der Aufgabeschein alsdann als Kreditgrundlage für Handelsunternehmungen dienen kann; denn wenn die Sendung Eigenthum des Empfängers geworden ist, würde die Beleihung zu Gunsten des Empfängers und der durch Uebertragung an seine Stelle getretenen Person erleichtert werden. Das Recht des Empfängers, frei über die Sendung zu verfügen, würde dem Handel grössere Sicherheit geben, indem sie es dem Aufgeber unmöglich macht, die Adresse unterwegs zu ändern und indem bei Zahlungseinstellung des Aufgebers die Sendung nicht mehr zu Gunsten der Konkursmasse zurückgezogen werden kann, sodass sich der Empfänger, der die Sendung bezahlt hat, nur an die Konkursmasse halten kann. Es ist Sache des Handelsministers zu er-

wägen, ob die Vortheile der Neuerung deren Nachtheile überwiegen; dem Minister der öffentlichen Arbeiten kommt es dagegen darauf an, zu wissen, ob die Maassregel nicht etwa Schwierigkeiten der Eisenbahnen bezüglich Anwendung des Frachtvertrags im Gefolge haben kann; er hat die Gesellschaften daher durch Rundschreiben vom 17. Januar d. J. zum entsprechenden Bericht aufgefordert.

Prüfung der Eisenbahnpapiere durch Zollbeamte.

Der General-Zolldirektor hat an die ihm unterstellten Beamten ein Rundschreiben erlassen, in dem folgendes ausgeführt wird: Die steigende Entwickelung des internationalen Eisenbahn-Güteraustausches zwingt die Zollverwaltung, ihre Feststellungen mit grosser Schnelligkeit auszuführen, um die Verstopfung der Geleise und Güterschuppen zu vermeiden. Oft ist die Anlage der Bahnhöfe mangelhaft; besonders die für die Zollbehandlung bestimmten Räume sind an vielen Punkten topographisch schlecht gelegen, an andern Punkten sind sie infolge der nicht vorhergesehenen ständigen Verkehrsvermehrung unzureichend. Daraus ergeben sich ernstliche Schwierigkeiten für die eingehende Feststellung der Waaren und sogar für die Ueberwachung der Verkehrsmittel. Um die Thätigkeit der Zollverwaltung zu verstärken und die Aufsichtsmaassnahmen wirksamer zu machen, wurde es nothwendig, die Angaben der Zollerklärungen sowohl mit den Begleitpapieren jeder Art (Frachtbriefe, Rechnungen, Ladescheinen usw.), als auch mit den die Beladung und Verkehrsmittel betreffenden Aufzeichnungen der Bahnhöfe (Notizbüchern, Büchern, Listen usw.) zu vergleichen. Zu diesem Zweck überträgt Art. 17 des Finanzgesetzes vom 28. Dezember 1895 (vgl. Nr. 100 des Jahrg. 1895 d. Ztg.) den Oberbeamten und Einnehmern der Zölle das Recht, die Mittheilung dieser Papiere und Urkunden zu fordern.

Das Gesetz gibt keine Beschränkung bezüglich der Art der zu befragenden Urkunden; besonders aber würden folgende in Betracht kommen: 1. Die Aufgabebücher für Eil- und Frachtgut, in denen die Packete und Waaren nach Maassgabe ihrer Annahme verzeichnet werden und die u. a. den Namen und die Adresse des Aufgebers und der Empfänger, Zahl, Gewicht und Art der Frachtstücke enthalten; 2. das Ankunftsbuch für Eil- und Frachtgut, in dem die angekommenen Waaren nach dem Tag der Abfertigung mit gleichen Angaben wie unter 1 verzeichnet sind. Ausserdem werden in gewissen Bahnhöfen noch Bücher für die Ladescheine des laufenden Monats sowie der früheren Monate geführt; 3. das Ausgangsbuch, in das die Waaren bei ihrer Ausgabe eingetragen werden; 4. das Bahnhofseintrittsbuch für Sendungen, die von einem seitens des Aufgebers übergebenen Frachtbriefe begleitet sind; 5. die Stammenden der Aufgabescheine für Sendungen, die nicht von Frachtbriefen begleitet sind; 6. die vom Absender unterzeichneten Aufgabeerklärungen oder Blätter; 7. die sogenannte Restantenliste für Waaren, die aus irgend einem Grunde innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht ausgegeben wurden. Ausserdem besteht in gewissen Bahnhöfen eine Zollliste für Einfuhrgüter, eine Zollliste für Ausfuhrgüter und eine besondere Zollliste für Kohlen- und Kokseinfuhr.

Annahme von Wahlämtern seitens der Bahnbeamten.

Die Orléansbahn hat ihren Beamten verboten, Gemeinde-Wahlämter anzunehmen. Infolge einer Beschwerde der Gemeinde Périgueux hat der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Präfekten der Dordogne am 26. Februar d. J. mitgetheilt, dass seiner Ansicht nach keine Eisenbahngesellschaft ihren Beamten allgemein die Annahme von Wahlämtern untersagen kann, er wolle aber erst dann eingreifen, wenn über den bezüglichen Gesetzentwurf, mit dem die Kammer am 26. November 1895 befasst worden ist, ein Beschluss herbeigeführt ist.

Pariser Stadtbahn.

Nach dem vom Pariser Baudirektor vorgeschlagenen Entwurf soll eine rein städtische Bahn ohne Anschluss an die grossen Bahnen mit 1 m Spurweite gebaut werden. Vor 1900 sind eine mit der Gürtelbahn ungefähr gleichlaufende Ringlinie über die Aussenboulevards, eine nordsüdliche Querlinie über den Sebastopol- und den Saint-Michelboulevard und eine ostwestliche Querlinie längs des Kais des rechten Seineufers herzustellen. Die Bahn würde je nach den Bedürfnissen im Tunnel, als Hochbahn oder im Einschnitt ausgeführt werden; als Triebkraft soll ausschliesslich Elektrizität dienen. Die Kosten sind für die 40 km, aus denen das Stadtbahnnetz bestehen wird, auf 120 Millionen veranschlagt.

Pariser Strassenbahnen.

Durch Verordnung vom 12. März d. J. sind unter Konzessionirung an die Omnibusgesellschaft die 5 am 11. Mai 1894 vom Pariser Gemeinderath beschlossenen Strassenbahnlinien: Auteuil-Madeleine, Orléansthor-St. Philippe du Roule, Maillotthor-Oper, Vaugirard-Nordbahnhof und Nordbahnhof-Orléansbahnhof für gemeinnützig erklärt worden. Eine Entschädigung an die Nord- und Südstrassenbahnen ist nicht bewilligt (vgl. Nr. 99 S. 883 Jahrg. 1895 d. Ztg.).

Aus Belgien.

Eisenbahn-Freimarken für kleine Sendungen.

Ein Ministerialerlass vom 14. März d. J. bestimmt folgendes:

Art. 1. Die im Innern Belgiens ausgetauschten Sendungen von mehr als 5 bis einschliesslich 10 kg können bei der Aufgabe durch Eisenbahn-Freimarken (timbres chemin de fer) freigemacht werden. Die für solche Sendungen zu erhebenden Gebühren werden für jede Entfernung gleichmässig auf 1 Frcs. für Expresssendungen (Tarif Nr. 1) und auf 60 Cts. für Sendungen des beschleunigten Dienstes (Tarif Nr. 2) festgesetzt. Durch Freimarken können indessen nicht freigemacht werden oder in den Genuss der obigen Gebühren treten Sendungen von 5 bis einschliesslich 10 kg: A. deren Abholung aus der Wohnung verlangt wird, B. für die ein Interesse an der Lieferung erklärt wird, C. auf welche Vorschuss genommen wird, D. die sperrig sind, falls das zur Berechnung zu ziehende Gewicht mehr als 10 kg beträgt, endlich E. die mit mehr als 200 Frcs. Nachnahme belastet sind. Die kleinen sperrigen Packete von 5 kg Gewicht oder weniger, deren zur Berechnung zu ziehendes Gewicht 5 kg übersteigt, werden der für die freigemachten Sendungen von 5 bis 10 kg vorgesehenen Gebühr unterworfen.

Art. 2. Die Gebühren für die nicht freigemachten Sendungen, deren zur Berechnung zu ziehendes Gewicht 10 kg nicht übersteigt, sowie für die freigemachten Sendungen derselben Gruppe, auf welche die in Art. 1 unter A. bis E. angegebenen Bedingungen anwendbar sind, werden gleichmässig auf 1,10 Frcs. für Expresssendungen (Tarif Nr. 1) und auf 70 Cts. für solche des beschleunigten Dienstes (Tarif Nr. 2) festgesetzt.

Art. 3. Für Sendungen des Tarifs Nr. 2 von einem zur Berechnung zu ziehenden Gewicht von mehr als 10 kg werden die jetzigen, je nach den Entfernungen geltenden Mindestsätze von 60, 70 und 80 Cts. durch einen für alle Entfernungen geltenden gleichmässigen Mindestsatz von 70 Cts. ersetzt.

Dieser Erlass tritt am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit. Es ist übrigens zu bemerken, dass die Freimachung von Eisenbahnsendungen von 5 kg und weniger durch Eisenbahn-Freimarken bereits seit einigen Jahren eingeführt ist.

Brüsseler Verkehrsmittel.

Infolge des Herannahens der Ausstellung von 1897 sind in Brüssel zahlreiche Pläne für Strassenbahnen oder Stadtbahnen zu Tage getreten. Nach dem „Moniteur des chemins de fer“ sind die Gemeindeverwaltungen von Brüssel und der Vororte gegenwärtig mit 5 Konzessionsgesuchen für elektrische Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung befasst, und zwar: 1. vom Südbahnhof nach dem Luxemburgbahnhof, 2. vom Südbahnhof nach der Victoriaavenue mit Abzweigung nach der Waterloochaussee und dem Gehölz von la Cambre, 3. von der Mausstrasse (Börse) nach der Chevallerieavenue (Etterbeek), 4. von der Börse nach Uccle (Globe); die Konzession für diese Linie hat der ständige Provinzialausschuss endgültig der Brüsseler Strassenbahngesellschaft bewilligt, 5. vom Nordbahnhof nach dem Gehölz von la Cambre. Auf diesen Linien wird die unterirdische Stromzuführung nach Hörder Art angewendet werden.

Hierzu kommen noch die Eisenbahnlinien von Schaerbeek über Evere, Watermael, Rhode Saint Genève und Tourneppe nach Hal und von Haeren nach Hal, über deren letztere bereits die Untersuchung bezüglich der Gemeinnützigkeit eingeleitet ist.

Betriebseröffnungen.

Am 1. April d. J. hat die Staatsbahn die Strecke Houyet-Gendron Celles dem Betriebe übergeben.

Die Staatsbahn hat ausserdem zwei neue Bahnhöfe in Betrieb genommen, nämlich „Bruxelles (Exposition)“ und „Etterbeek (Formation)“, von denen der erste zur Bedienung der Bauplätze der Ausstellung von 1897 und der zweite zur Ausführung des hierzu erforderlichen Verschubsdienstes bestimmt ist.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Bei der Bauvergebung der Strecke Ciney-Yvoir von der Linie Yvoir-Spontin hat der Unternehmer Loyens in Lüttich mit 975 000 Frcs. die niedrigste Forderung gestellt.

Mit dem Bau der Nebenbahn Lens-Enghien, der in einem Jahre fertiggestellt werden soll, ist begonnen worden; diese Bahn soll mit dem Borinage (Grubenbezirk) durch eine Linie Lens-Baudoux verbunden werden.

Die Bauarbeiten der Linie Dour-Boussu Herbière nebst Dour-Französische Grenze sind vollendet.

Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt im Jahre 1895.

Die Gesellschaft der Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt hatte im Jahre 1895 von der Eisenbahn Tournai-Jurbise eine Einnahme von 941 188,67 Frcs. und von der Eisenbahn Landen-Hasselt eine solche von 104 740,96 Frcs., zusammen also eine Einnahme von 1 045 929,63 Frcs.; hierzu kamen 8 310 Frcs. Zinsen und 1 164,38 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, sodass sich eine Gesammteinnahme von 1 055 404,01 Francs ergab. Davon gingen ab 73 300,02 Frcs. Verwaltungskosten, 45 000 Frcs. zur Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine, 25 000 Frcs. zur Tilgung der Gewinn-Antheilscheine und 46 715,94 Frcs. als Gewinn der Genussscheine, während 375 000 Francs als Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine, 490 000 Frcs. als Gewinn an die Gewinn-Antheilscheine vertheilt und 388,05 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugs-Antheilscheine betrug wie im Vorjahre 15 Frcs., derjenige der Gewinn-Antheilscheine für das 1. Halbjahr 8,90 Francs, für das 2. Halbjahr 10,70 Frcs., zusammen 19,60 Frcs. (gegen 22,10 Frcs. im Vorjahre). Thatsächlich ist allerdings die Einnahme aus dem Betriebe um 11 220,95 Frcs. gestiegen, aber im Vorjahre fiel die von der Grossen Centralbahn gezahlte ausserordentliche Entschädigung von 101 903,78 Frcs. für die Höhe des Gewinnes sehr ins Gewicht.

Internationale Eisenbahn-Hilfsgesellschaft im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 hatte die Gesellschaft aus Wagenmiethe eine Einnahme von 749 091,73 Frcs., die sich durch 12 877,92 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 761 969,65 Frcs. erhöhte. Davon gingen 159 620,58 Frcs. an Verwaltungskosten, Unterhaltung, Steuern usw. und 165 000 Frcs. an Abschreibungen ab, sodass sich ein Reinertrag von 437 349,07 Frcs. ergab. Es fielen zunächst 21 867,45 Frcs. den Rücklagen, 250 000 Frcs. den Vorzugs- und 62 500 Frcs. den Stamm-Antheilscheinen zu; alsdann wurden 100 000 Frcs. gleichmässig an sämmtliche Antheilscheine vertheilt und 2 981,62 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn der Vorzugs-Antheilscheine belief sich demnach auf 8,50 Frcs. für die Vorzugs- und 4,50 Frcs. für die Stamm-Antheilscheine. Der Fahrpark der Gesellschaft bestand am 1. Januar d. J. aus 1 018 offenen Wagen, von denen 448 in Oesterreich-Ungarn naturalisirt sind, aus 50 Plattformwagen und 570 bedeckten Wagen, von denen 10 in Oesterreich-Ungarn und 30 in Italien naturalisirt sind.

Belgische Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 hatte die Gesellschaft aus Zinsen, Gewinnen usw. eine Einnahme von 586 398,30 Frcs., die sich durch 1 634,20 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 588 032,50 Frcs. erhöhte. Davon gingen 24 983,91 Frcs. an Verwaltungskosten und 266 427 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen ab; von den verbleibenden 296 621,59 Frcs. flossen 14 831,05 Frcs. in die gesetzlichen Rücklagen und ein gleicher Betrag in den Bestand für unvorhergesehene Fälle, 179 970 Frcs. standen als 6 % Gewinn den 12 000 Vorzugs-Antheilscheinen zu, während von dem Rest von 86 989,49 Frcs. 10 % = 8 500 Frcs. zur Tilgung von Vorzugs-Antheilscheinen verwendet, 25 % = 20 986 Frcs. als zweiter Gewinn an 11 992 Vorzugs-Antheilscheine vertheilt, 5 % = 4 350 Frcs. dem Verwaltungs- und Aufsichtsrath zugewendet, 60 % = 51 000 Frcs. an die Gewinn-Antheilscheine vertheilt und 2 153,49 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Aus Russland.

Swenziany-Zufuhrbahn.

Vom Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten wird bekanntgegeben, dass der Personen- und Waarenverkehr auf der Strecke der Swenziany-Zufuhrbahn von der Station Swenziany der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn bis zur Station Postawy in einer Ausdehnung von 65,8 Werst am 11. November v. J. eröffnet worden ist.

Bau des östlichen Theiles der Sibirischen Eisenbahn.

Mit grosser Bestimmtheit wissen die St. Petersburger Zeitungen zu berichten, dass im Bau des östlichsten Theiles der Sibirischen Eisenbahn eine weitgehende Veränderung beschlossen worden ist. Es soll nämlich die Transbaikalbahn von Tschita aus bis zur Ussuribahn zunächst nicht erbaut werden, sondern an Stelle dieser Theilstrecke die Bahn von Tschita durch die Mandschurei nach Port Arthur (1 600 Werst) geführt werden. Die Chinesische Regierung hat ihre Einwilligung zu diesem Projekt schon gegeben und sich zu den für den Bahnbau nöthigen Landabtretungen bereit erklärt. Kommerziell ist die neue Richtung für die Endstrecke der Sibirischen Bahn jedenfalls viel vortheilhafter als das Ausmünden der Bahn nach Wladiwostok, das mehrere Monate im Jahre den Schiffen fast unzugänglich ist. Die neue Bahnrichtung erschliesst der Bahn auch das reiche Chinesische Hinterland und wird dazu beitragen, den Handelsverkehr mit China zu beleben, der bisher nur ein sehr einseitiger ist (Chinesischer Theeexport nach Russland).

Wenngleich in kommerzieller Beziehung der Vortheil nicht zu verkennen ist, insofern der Hafen von Port Arthur der Schifffahrt während des ganzen Jahres zugänglich ist, so scheint dieser Vortheil durch den Umstand, dass damit der wichtige Endpunkt einer solchen Bahn, wie die Sibirische eine es ist, ausserhalb der Landesgrenzen sich befinden würde, doch sehr abgeschwächt zu werden. Es scheint daher mindestens der Theil der Nachricht, den die Mittheilung bringt, dass die Bahn von Tschita bis zur Ussuribahn nicht zur Ausführung kommen wird, mit grosser Vorsicht aufzunehmen zu sein.

Süd-Ostbahn (Ost-Donezbahn).

Der Bau der Ost-Donezbahn wird von der Süd-Ostbahngesellschaft in der Weise ausgeführt, dass die Bahn bei der Station Swjerewo beginnt und in der Richtung zur Wolga weitergeführt wird. Die Ueberbrückung des Don ist in der Gegend des Dorfes Kobyljänski vorgesehen und endet bei der Station Wolshskaja, sodass die Ost-Donezbahn als natürlichen Endpunkt an der Wolga die Station Zarizyn erhält. Ausserdem plant die Süd-Ost-Eisenbahngesellschaft eine Zweigbahn von der Station Kotluban der Grjäsi-Zarizynbahn zum Dorfe Dubowka.

Das Russische Eisenbahnnetz am 1. Februar 1896.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten theilt in seinen monatlich erscheinenden kürzeren statistischen Berichten mit, dass zum 1. Februar d. J. das Eisenbahnnetz Russlands eine Ausdehnung von 36 758 Werst erreicht hatte, davon waren dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt 33 171 Werst (20 102 Werst Staats- und 13 069 Werst Privatbahnen) und dem Kriegsministerium 1 343 Werst. Das Grossfürstenthum Finnland zählte 2 244 Werst Eisenbahnen. Von genehmigten und im Bau befindlichen Bahnen sind dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt — 11 885,33 Werst, dem Kriegsministerium — 145 Werst und in Finnland 113,43 Werst.

Es nimmt somit der Ausbau des Staatseisenbahnnetzes mit Riesenschritten in Russland zu. Der Privatunternehmung bleibt allmählich nur noch der Osten vorbehalten, obgleich auch hier der Staat in sehr ausgedehnter Weise selbst den Bau und den späteren Betrieb sich vorbehält, man denke nur an die grosse Sibirische Bahn, die Verbindungsbahn Tschälibinsk-Jekatherinenburg, Perm-Kotlas usw. Aber immerhin haben sich in den letzen Jahren im Osten des Reichs auch mehrere Privatgesellschaften in sehr beträchtlicher Weise ausgedehnt, so z. B. die Moskau-Rjäsan-Kasan-, Rjäsan-Koslow-Uralsk-, Süd-Ost-Eisenbahngesellschaft und andere, sodass hier noch ein Gebiet der Privatunternehmung frei geblieben ist.

Grodno-Kowno und Augustowo.

Es besteht die Absicht, einen neuen Schienenweg herzustellen, welcher das Nordwestgebiet mit Warschau und Riga verbinden soll. Warschau mit Riga direkt verbindend, wird die neue Bahn von Grodno über Kowno, Ponewesch, Mitau und Riga führen und die Entfernung zwischen beiden Endpunkten verkürzen, sodass man dann imstande sein wird, den jetzt bei einer Fahrt von Warschau nach Riga über Dwinsk zu machenden Umweg zu vermeiden. Die Linie Grodno-Kowno, deren Bau man in diesem Jahre zu beenden gedenkt, führt durch das Gouvernement Ssuwalki, am linken Niemenufer, parallel mit der anderen neuen Linie Grodno-Augustowo und durchschneidet, nach einer Biegung nach Norden, die Zweigbahn Olita-Ssuwalki; von Olita geht sie über Balwershischki und vereinigt sich mit der Wirballener Zweigbahn zwischen Kowno und Mawruty. Bis hierher wird der Bau in diesem Jahre fertiggestellt werden.

Beide Bahnen werden wohl in erster Reihe dazu bestimmt sein militärischen Zwecken zu dienen und daher auch wohl dort fühlbar gewordenen Bedürfnissen am meisten entsprechen. Immerhin verkürzt die neue Linie aber auch den Weg zwischen Riga und Berlin und kann daher auch in aussermilitärischen Kreisen Befriedigung hervorrufen.

Ermässigung der Personenfahrpreise.

Wir haben schon berichtet, dass auf sämmtlichen Staatsbahnen mit Einführung des Sommerfahrplans auch wesentlich ermässigte Personenfahrkarten sowohl für einmalige Fahrten, als auch für Saison-, Monats- usw. Karten zur Ausgabe gelangen werden. Unentschieden war noch die Frage, ob sich die Privatbahnen diesem Vorgehen anschliessen würden. Zur Berathung dieses Gegenstandes hat nunmehr im Eisenbahndepartement eine Sitzung stattgefunden, an der sich der offiziellen „Torg. Prom. Gas." zufolge Vertreter folgender Privat-

eisenbahnen: Moskau-Kasan, Moskau-Brest, Moskau-Jarosslaw-Archangel, Wladikawkas, Rjäsan-Ural, Rybinsk, Fastowo, Warschau-Wien, Iwangorod-Dombrowo, Lodz, Weichsel und Süd-Ostbahn betheiligten. Der Vorsitzende wies darauf hin, dass diese Konferenz den Zweck hat, den Passagieren, die vornehmlich kleine Strecken mit den Eisenbahnen zurücklegen, einigen Rabatt vom Normaltarif zu gewähren; ferner, dass die Eisenbahnen bereitwillig auf die neue Ermässigung des Tarifs eingehen könnten, da vorausgesetzt werden kann, dass dadurch die Zahl der Passagiere erheblich zunehmen wird; endlich, dass es besonders wichtig sei, die für eine Fahrt bestimmten Billete zu ermässigen, da die Erfahrung lehrt, dass gerade diese Billete von wesentlicher Bedeutung sind bei der Entwickelung des Passagierverkehrs. Aus dem darauf folgenden Meinungsaustausch ging hervor, dass die meisten Privatbahnen es für möglich halten, für den Vorortsverkehr dasselbe Tarifsystem anzunehmen, dass für die Staatsbahnen festgesetzt ist (1 Kop. pro Person und Werst anstatt des allgemeinen Satzes von 1,4375 Kop.). Die Ergebnisse dieser Konferenz werden dem Tarifkomitee eingereicht zur endgültigen Entscheidung der Frage.

Da das Tarifkomitee aber schon die Ermässigungen auf den Staatsbahnen gutgeheissen hat, so unterliegt es wohl kaum einem Zweifel, dass die Privateisenbahn-Gesellschaften gleichfalls den ermässigten Tarif bewilligt oder vielleicht auch zudekretirt erhalten werden, denn mit der Selbständigkeit der Tarifbildung ist es bekanntlich bei den Privateisenbahn-Gesellschaften zu Ende. Uebrigens muss hinzugefügt werden, zum grossen Vortheil für das Land und dessen ökonomischer Entwickelung, denn die frühere Konkurrenz der Bahnen unter einander bis aufs Messer liess keine stetige Entwickelung zu und kostete dem Staate, der die Zinsen des Aktien- und Obligationenkapitals garantirt hat, unendliche Millionen.

Pensa-Rusajewka.

An der Transitlinie Pensa-Rusajewka, welche die Eisenbahn Ssysran-Wjäsma mit der Linie Rjäsan-Kasan verbindet und der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft gehört, liegen folgende Stationen (ab Pensa): Grabowo 18 Werst, Prokasna 35 Werst, Uljanowka 55 Werst, Ssytinka 70 Werst, Bulytschewo 102 Werst und Rusajewka 130 Werst.

Taschkenter Zweiglinie der Fergana-Eisenbahn.

Es wird berichtet, dass nunmehr die Richtung der Taschkenter Zweiglinie der Fergana-Eisenbahn endgültig entschieden ist. Die Zweigbahn wird von Chawast durch die Hungersteppe nach Tschinas am Syr Darja und von da nach Taschkent führen. Da dieser Theil der Hungersteppe leicht bewässert und zu einem überaus fruchtbaren Gebiet gemacht werden kann, so wird von Kennern der örtlichen Verhältnisse die Entscheidung zu Gunsten der obengenannten Richtung als eine durchaus glückliche und den allseitigen Interessen entsprechende bezeichnet. Zudem hat diese Richtung auch in bautechnischer Hinsicht einen wichtigen Vorzug: es ist nur eine Brücke bei Tschinas zu bauen, während die andere in Vorschlag gebrachte Richtung 3 Brücken erfordert hätte über den Syr Darja und seine wasserreichen Nebenflüsse.

Projektirte Eisenbahnlinien.

Der ständigen Kommission beim Eisenbahndepartement, deren Aufgabe es ist, die dem Ministerium der Verkehrsanstalten zugehenden Projekte über den Bau neuer Eisenbahnen zu prüfen, haben neuerdings die nachfolgenden Projekte vorgelegen:

1. von Moskau über die Stadt Dmitrow bis zum grossen Handelscentrum an der Wolga Kimry, in einer Gesammtausdehnung von 127 Werst;
2. von Moskau in anderer Richtung bis zur Stadt Woskressensk im Kreise Wolokolamsk, in einer Ausdehnung von 55 Werst;
3. von der Station Sawidowo der Nikolai-Eisenbahn bis zur Anfahrt Kortschewo an der Wolga, diese Linie beträgt 40 Werst, und
4. von der Station Ssaweljino der Rybinsk-Eisenbahn bis zur Stadt Kaschin, in einer Ausdehnung von etwa 52 Werst.

In betreff des Baues der erstgenannten Linie von Moskau bis Kimry sind zwei Anträge vorhanden: einer von der Moskau-Jarosslaw-Wologda-Eisenbahngesellschaft, der den Bau einer breitspurigen Bahn betrifft, der andere von der zweiten Moskauer Gesellschaft zur Herstellung von Zufuhrbahnen in Russland, der den Bau einer schmalspurigen Bahn betrifft. Dieselbe Gesellschaft der Zufuhrbahnen sucht auch um die Genehmigung nach, den Bau der Linie Moskau-Woskressensk (schmalspurig) ausführen zu dürfen. Die Linie nach Kaschin beabsichtigt die Rybinsk-Eisenbahngesellschaft zu bauen und endlich die Linie von Sawidowo bis Kortschewo muss auf Kronskosten gebaut werden.

Eine endgültige Entscheidung über die Ausführung des Baues der vorbezeichneten Linien ist zur Zeit noch nicht getroffen.

Anlage von Eisenbahnen in China.

Vom Chinesischen Kriegsministerium ist am 6. Dezember 1895 folgendes Kaiserliche Edikt, die Ernennung eines Direktors für Anlage von Eisenbahnen in China, erlassen worden: „Da Eisenbahnen eine so ausserordentlich grosse Bedeutung haben und besonders von Wichtigkeit für den Handel sind, so hat die Kaiserliche Regierung beschlossen, sie unter allen Umständen in China einzuführen. Es sind daher die Prinzen und die Minister beordert worden, vor allen Dingen die Anlage einer Eisenbahn in der Nähe der Hauptstadt des Reiches vorzuschlagen. Darauf haben sie die Untersuchung dieser Strecke dem Gouverneur in Kuangsi, Hu-yü-fen, übertragen, und sie erklären nun, dass eine Bahnlinie von Tientsin längs des westlichen Ufers des Kaiserkanals bis zur Lu-chou-chiaobrücke 216 Li (1 Li = 442 m) lang werde und ca. 2 400 000 Taels (1 Tael = etwa 3,50 *M.*) kosten würde. Sie haben gleichzeitig Karten eingeliefert, die mit allen möglichen nothwendigen Aufschlüssen versehen waren, sowie beantragt, dass ein Direktor für das Unternehmen ernannt würde. Es ist ausserordentlich schwierig ein ganz neues Unternehmen zu leiten, denn man muss völlig klar darüber sein, welche Maassregeln ergriffen werden sollen. Da Hu-yü-fen bereits früher gute Berichte über die Sache eingeliefert und nun die Strecke Tientsin-Lu-chou-chiao ausgemessen hat, so ernennen wir ihn hiermit zum Direktor der genannten Strecke. Die Kosten sollen durch das Finanzministerium und die Gouverneure in den nördlichen Häfen bestritten werden. Was die in Aussicht gestellte Linie von Peking nach Hankau betrifft, so ist der Bau derselben, namentlich wegen der Länge der Strecke, mit grossen Ausgaben verbunden. Deshalb geben wir hiermit unsere Einwilligung, dass die wohlhabenden Kaufleute in allen Provinzen, wenn sie dieses imstande sind, ein Kapital von über 10 Millionen Taels gründen, eine Eisenbahn-Aktiengesellschaft bilden und sofort den Bau der Linie beginnen. Die Kaiserlichen Beamten haben sich jeder Einmischung in die Angelegenheiten der Gesellschaft zu enthalten. Wird das Unternehmen mit Glück gekrönt, dann versprechen wir besondere Auszeichnungen. Alle Beamten in Peking und den Provinzen sind mit vollständiger Aufklärung über die Sache zu versehen."

Dies Edikt bietet in vieler Hinsicht Interesse und zeigt, dass die Chinesische Regierung sich endlich von dem Nutzen der Eisenbahnen überzeugt hat. Merkwürdig ist, dass die Linie Tientsin-Peking nicht bis zur Hauptstadt geführt wird, sondern an der Lu-chou-chiaobrücke, etwa 2 Meilen westlich von der Stadt, Halt machen soll. Augenscheinlich kann sich Peking von der exklusiven Stellung, die die Hauptstadt bisher eingenommen hat, noch immer nicht losreissen. Im übrigen scheint die Chinesische Regierung dem Privatbahnsystem den Vorzug geben zu wollen, was nicht zu verwundern ist. Soll sich eine Eisenbahn in China bezahlt machen, ist ihr Betrieb durch eine Privatgesellschaft vorzuziehen, da man aus der Erfahrung die Folgen kennt, wenn Chinesische Beamte ihre Finger im Spiel haben. Jedenfalls wird sich auch das Chinesische Volk selbst der Sache günstiger gegenüberstellen, wenn die Bahn in Händen ihrer Landsleute ist, statt dass die Konzession Europäern übertragen wird, wie dies ursprünglich beabsichtigt war. Der einzige Antheil, den die Europäer an den Chinesischen Eisenbahnanlagen haben werden, ist der Bau der Linien und die Lieferung des Materials. Die Vorarbeiten zu der wichtigen Bahn Tientsin-Peking sind von einem Deutschen ausgeführt worden. Die Kontrakte über den Bau dieser Linie sowie der Bahn Shanghai-Lutschou-Nanking (312 km) wurden im Januar abgeschlossen. Die Bahnen werden mit Chinesischem Kapital gebaut, wie auch die Konzessionäre Chinesen sind. Was die bedeutende, 1100 km lange Linie durch Nordchina bis zum Yantsekiang betrifft, so stehen hier Chinesische und Anglo-Amerikanische Konkurrenten gegenüber.

Es ist leicht zu verstehen, dass diese Bahnen nur den Anfang eines Liniennetzes bilden, das sich jedenfalls in einer nicht zu fernen Zukunft über das Riesenreich im Osten spannen wird. Ist erst der Bann gebrochen und der Anfang mit der Einführung eines Verkehrsmittels gemacht, dessen Vorzüge selbst Chinesischer Starrsinn nicht wird ableugnen können, dann wird auch die Entwickelung des Eisenbahnwesens in China mit schnellen Schritten vorwärts gehen. Der letzte Krieg muss ihnen die Ueberzeugung beigebracht haben, dass viele und lange Eisenbahnen eine Nothwendigkeit sind, wenn das umfangreiche Land mit Erfolg vertheidigt werden soll. M.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind:

der Geheime Regierungsrath von Rabenau, bisher in Cassel, zur Wahrnehmung der Stellung des Ober-Regierungsraths an die Eisenbahndirektion in Köln;

der Regierungsrath Hermann Schultz, bisher in Halle a. S., zur Warnehmung der Stellung des Ober-Regierungsraths an die Eisenbahndirektion in Hannover;

die Regierungsräthe: Gallo, bisher in Essen a. Ruhr, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln, von Kienitz, bisher in Stettin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Cassel, Menzel, bisher in Königsberg i. Pr., als Milglied an die Eisenbahndirektion in Bromberg, Schulze, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz;

die Regierungs- und Bauräthe: Wiegand, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Stettin und Hauer, bisher in Sangerhausen, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Saalfeld;

die Eisenbahndirektoren: Hessenmüller, bisher in Breslau, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte nach Saarbrücken, Reichmann, bisher in Köln-Deutz, zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitglieds an die Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr. und Wenig, bisher in Saarbrücken, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 2 (Ostbahnhof) nach Berlin;

die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Hähner, bisher in Königsberg i. Pr., als Hilfsarbeiter in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Hin, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als Hilfsarbeiter an die Eisenbahndirektion in Köln, Holtmann, bisher in Blankenburg i. Th., nach Bitterfeld, behufs Verwendung beim Bau der Bahn Bitterfeld-Stumsdorf, und Schmidt, bisher in Erfurt, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Weimar;

die Eisenbahn-Bauinspektoren: Baum, bisher in Allenstein, als Vorstand der Maschineninspektion nach Stendal, Fraenkel, bisher in Breslau, als Vorstand der Maschineninspektion nach Allenstein, Herr, bisher in Berlin, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte nach Grunewald, Knechtel, bisher in Altona, als Vorstand der Maschineninspektion nach Thorn, Polle, bisher in Berlin, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 (O. S.) nach Breslau und Schönemann, bisher in Frankfurt a. Main, als Vorstand der Maschineninspektion nach Stralsund, sowie

der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Blaeser, bisher in Erfurt, als Vorstand der Verkehrsinspektion 2 nach Magdeburg.

Verliehen wurden die Stellen von Eisenbahn-Direktionsmitgliedern:

den Eisenbahndirektoren: Bindemann in Breslau (früher in Stendal), Esser in Köln, Lamfried in Berlin (früher in Grunewald), Rustemeyer in Berlin und Schmitz in Essen a. Ruhr;

den Regierungs- und Bauräthen: von Borries in Hannover, Rosenkranz in Stettin und Schellenberg in Erfurt (früher in Hildesheim);

den Regierungsassessoren: Dr. Grapow in Halle a. S., Halke in Stettin, Schneider in Münster i. W. und Schulze in Kattowitz;

ferner wurden verliehen:

dem Baurath Rizor in Hannover die Stelle des Vorstands der Maschineninspektion daselbst;

den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Essen in Meiningen die Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion daselbst, Hüttig in Jena die Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion daselbst und Wittich in Coburg die Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion daselbst;

den Eisenbahn-Bauinspektoren: Boy in Essen a. Ruhr die Stelle des Vorstands des Abnahmeamts daselbst und Hellmann in Köln die Stelle des Vorstands der Maschineninspektion daselbst;

dem Eisenbahn-Maschineninspektor Martiny in Meiningen die Stelle des Vorstands der Maschineninspektion daselbst und

dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Schmidt in Meiningen die Stelle des Vorstands der Verkehrsinspektion daselbst.

Es sind ernannt:

zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren:

die Regierungsbaumeister Otto Lehmann in Cottbus unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion 3 daselbst, Schreiber in Oldesloe unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion daselbst und Spannagel, bisher in Homburg v. d. Höhe, unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M.;

zu Eisenbahn-Verkehrsinspektoren:

die Eisenbahn-Güterexpedienten: Neeger in Allenstein unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Verkehrsinspektion 2 daselbst, und Rauer in Allenstein unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Verkehrsinspektion 1 daselbst, der Eisenbahn-Betriebskontroleur Schoedler in Neustettin unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Verkehrsinspektion daselbst.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mühlen in Saarbrücken ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt worden.

Pensionirt wurde der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Loeser in Weimar.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Verwalter bei dem Betriebsamte der Bodenseedampfschifffahrt Wilhelm Schlesing in Lindau ist als Betriebsingenieur zum Oberbahnamt Nürnberg versetzt.

Der Oberingenieur Otto Schmidt in Würzburg ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Rückenwaldau für den Eilgut- und Stückgutverkehr. Die an der Strecke Liegnitz-Sagan zwischen Modlau und Armadebrunn gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Rückenwaldau wird am 20. April d. J. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 11. April 1896. (731)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Am 30. April l. J. wird die Station Budapest-Keletipályaudvar (Ostbahnhof) für den Eilgutverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Józsefváros (Josefstadt) am 1. Mai l. J. für den Eilgutverkehr eröffnet. Die in dem Tarif für Budapest-Keletipályaudvar enthaltenen Entfernungen und Zuschlagsfristen gelten daher ab 1. Mai 1896 für Budapest-Józsefváros.

München, im April 1896. (732)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 20. April d. J. wird die Station Korósciatyn der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen und ist in diesem Tarife auf Seite 9 hinter Station Kopyczynce unter Schnitttafel II, Gruppe A mit dem Schnittfrachtsatze von 62 kr. für 100 kg handschriftlich nachzutragen.

Kattowitz, den 11. April 1896. (733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Einführung von Tarifnachträgen. Am 1. Juni d. J. treten zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband die Nachträge 14 zu Heft 1 und 2 und der Nachtrag 3 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn - Oesterreichischer Gütertarif) in Kraft.

Dieselben enthalten anderweite, zum grössten Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit sämmtlichen Wiener Stationen, mit Floridsdorf, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau sowie mit Marchegg, Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering. Die neuen Frachtsätze der Ausnahmetarife für Holz etc. für die genannten Stationen haben nur für die Richtung aus Oesterreich Gültigkeit. Die für diese Stationen für den Verkehr nach Oesterreich jetzt noch bestehenden Holz-Ausnahmesätze werden am 1. Juni d. J. ohne Ersatz durch neue Sätze aufgehoben. Ferner kommen durch die Nachträge 14 an dem vorbezeichneten Tage sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Klosterneuburg-Weidling der K. K. Oesterreichischen

Staatsbahnen, sowie für den Verkehr mit den Stationen
Giessen, Hersfeld, Lollar des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
Lippstadt, Osnabrück (Hannoverscher Bahnhof), Paderborn, Sassendorf, Soest des Direktionsbezirks Münster,
Anröchte, Belecke, Erwitte, Warstein der Warstein - Lippstadter Eisenbahn
zur **Aufhebung**.

Die letztgenannten Stationen Giessen, Hersfeld etc. gehen in den Rheinisch-Westfälisch - Oesterreich - Ungarischen Verband über und kommen für diese Stationen in letzterem Verbande zum Theil anderweite Frachtsätze zur Einführung.

Die Nachträge 14 zu den Tarifheften 1 und 2 enthalten auch noch Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15c Porzellanerde (Kaolin) etc. für den Verkehr zwischen einigen Oesterreichischen Stationen und Nienhagen bei Halberstadt. Endlich kommen durch Nachtrag 14 zu Tarifheft 1 noch Ausnahmesätze für rohe Kalisalze zu Düngezwecken zwischen Stassfurt und verschiedenen Oesterreichischen Stationen und durch Nachtrag 14 zu Tarifheft 2 noch Frachtsätze für Güter der Spezialtarife A II und III zwischen Göschwitz und Chodau zur Einführung.

Abzüge der Nachträge sind bei den Verbandsverwaltungen und Stationen zum Preise von 40 ₰ oder 24 kr. Oe. W. bezw. 10 ₰ oder 6 kr. und 20 ₰ oder 12 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ist das Nähere schon jetzt bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Magdeburg, den 8. April 1896. (734)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. gelangen zum Gütertarif Theil II Heft 1 für den obenbezeichneten Verband die Nachträge I und II zur Einführung.

Nachtrag I enthält unter anderem nur direkte Frachtsätze für eine grössere Anzahl Deutscher Stationen, neue direkte Frachtsätze für die Rumänischen Stationen Azuga und Constanta (Küstendje), neue Ausnahmetarife für unedle Metalle (Zinkblech etc.) und Chamottesteine, anderweite zum grösseren Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen, neue theilweise erhöhte, zum Theil auch ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 für todtes Geflügel, neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 19 für Cement.

Die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4a für landwirthschaftliche Maschinen gelangen erst bei Aufgabe in Mengen von mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Anwendung. Für Sendungen unter 3000 kg bleiben die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4a im Haupttarif bis auf weiteres noch in Geltung.

Die durch die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 eintretenden Erhöhungen erlangen erst mit 1. Juli Gültigkeit.

Nachtrag II enthält die mit unserer Bekanntmachung vom 16. März angekündigten neuen Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Stahl und Nr. 5 für Papier.

Exemplare des Tarifnachtrags I sind zum Preise von 0,60 *M*, Exemplare des Tarifnachtrags II kostenfrei bei den Verbandsverwaltungen und den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 10. April 1896. (735)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich - Ungarn und Deutschland andererseits, Theil I, Abtheilung B. Am 1. Mai d. J. und, soweit Tariferhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 tritt zum Tarif, Theil I, Abtheilung B für obenbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der Abschnitte
B. (Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern),
C. (Besondere Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, unter anderem Einrichtung direkter Abfertigung für in Körben, Kisten, Verschlägen zur Aufgabe gelangende lebende Thiere (Hunde, Geflügel u. s. w.), und
E. (Güterklassifikation).

Exemplare des Nachtrages sind kostenfrei durch Vermittlung der Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 14. April 1896. (736)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Stationen Birkenau, Fürth i/Odenw., Mörlenbach, Reisen, Rimbach und Seeheim werden mit Wirkung vom 15. April l. J. in den Tarif für den Main-Neckarbahn-Hessischen Güterverkehr einbezogen. Näheres bei den genannten Stationen.

Darmstadt, den 11. April 1896. (737)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Süddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. Am 1. Juni l. J. treten die für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus (Povidl und Lequar) aus Bosnien sowie aus Rumänien, Serbien, Bulgarien und deren Hinterländern im Verkehr mit Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, Württembergischen Staatsbahnen, Badischen Staatsbahnen, Pfälzischen Eisenbahnen, Main-Neckarbahn und den auf Hessischem Gebiet gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn bestehenden Frachtbegünstigungen ausser Kraft.

München, im April 1896. (738)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Vom 1. Mai d. J. ab treten an Stelle der von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unter dem 16. März 1895 veröffentlichten Bestimmungen über die Einsackung von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten, welche in loser Schüttung von Sosnowice mit direkten Frachtbriefen nach einer über Kattowitz oder Schoppinitz hinaus gelegenen Station befördert werden, anderweite Bestimmungen in Kraft, welche ermässigte Sätze für das der Firma M. Katschinsky & Co. in Kattowitz übertragene Geschäft der Einsackung, sowie die Aufnahme von „Trockenschlempe" unter die zur Einsackung zugelassenen Artikel enthalten.

Die neuen Bestimmungen sind bei den Güterabfertigungsstellen sowie in dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Kattowitz, den 15. April 1896. (739)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Die bereits veröffentlichten Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2 des Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbands, welche vom 1. Mai 1896 in Kraft treten, können vom 18. d. Mts. ab bei den bekannten Dienststellen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 15. April 1896. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Innerer Badischer - Südwestdeutscher sowie Nassauischer Güterverkehr. Die im inneren Badischen Gütertarif, in den Südwestdeutschen Tarifheften 1, 3, 4, 5, 6, 8 und 9 sowie in den Nassau-Badischen bezw. Elsass-Lothringischen Tarifheften ab den Stationen Darmstadt, Frankfurt am Main, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt für Blei des Spezialtarifs I bestehenden Ausnahmetarife finden mit Wirkung vom 1. Juni d. J. nur noch im Verkehr mit den Deutsch-Schweizerischen Uebergangsstationen, und zwar lediglich für solche Sendungen Anwendung, welche zur Einfuhr in die Schweiz auf einer dieser Stationen verzollt werden.

Karlsruhe, den 13. April 1896. (741)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Triptis in den Ausnahmetarif 16 für Holzstoffpappe, ungeleimte, für den Verkehr von und nach Eisenstein, Bayer. Stsb., einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 11. April 1896. (742)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Am 30. April l. J. wird die Station Budapest-Keletipályaudvar (Ostbahnhof) für den Eilgutverkehr geschlossen, dagegen die Station Budapest-Józsefváros (Josefstadt) am 1. Mai l. J. für den Eilgutverkehr — mit Ausnahme zollpflichtiger Sendungen — eröffnet.

Die in den Tarifen für Budapest-Keletipályaudvar enthaltenen Frachtsätze gelten ab 1. Mai 1896 für die Station Budapest-Józsefváros.

Eilgüter, welche dem Zollverfahren unterliegen, sind ab 1. Mai an die Station Budapest-Fövámház (Hauptzollamt) zu adressiren.

München, im April 1896. (743)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft. Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirkung wird der Frachtsatz Weinheim-Wildbad mit 0,36 *M* pro 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine etc. aufgenommen.

Stuttgart, den 13. April 1896. (744)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Die in unserer Bekanntmachung vom 15. Februar bezw. 13. März d. J. auf den 1. Mai l. J. in Aussicht gestellten Veränderungen in den Frachtsätzen für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg-Hauptbahnhof und Schwetzingen und den Belgischen Seehafenstationen gelangen erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Durchführung.

Darmstadt, den 13. April 1896. (745)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. tritt für die Beförderung von Backsteinen in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von der Station Rothe Erde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln nach den Stationen Antwerpen (Bassins und Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit der Grossen Belgischen Centralbahn der Frachtsatz von 5,34 Frcs. für 1 000 kg in Kraft.

Köln, den 14. April 1896. (746)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch- Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Kirchheim bei Heidelberg und Ueberlingen der Badischen Staatsbahn in die Gütertarife (Hefte I—IV) der Abtheilung A und in das Heft I des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandes aufgenommen. Der Frachtberechnung werden zu Grunde gelegt:

A. Im Güterverkehr
für Kirchheim bei Heidelberg die um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Heidelberg-Hauptbahnhof,
für Ueberlingen die um 24 km erhöhten Entfernungen der Station Radolfzell.

B. Im Kohlenverkehr
für Kirchheim bei Heidelberg die um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Sätze der Station Heidelberg-Hauptbahnhof,
für Ueberlingen die um 0,05 ℳ für 100 kg erhöhten Sätze der Station Radolfzell.

Köln, den 15. April 1896. (747)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - Hessischer Güterverkehr. Gruppen III/IV. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Friedrichssegen und Ransbach in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine etc. einbezogen. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 13. April 1896. (748)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich - Ungarn und Deutschland andererseits. Einführung des Nachtrages I zum Tarif — Theil I, Abtheilung B. Am 1. Mai l. J. und insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896, tritt zum Tarif — Theil I, Abtheilung B für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Bestimmungen des Zeitpunktes für die Gültigkeit des Theiles I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Deutschland andererseits, Abänderungen und Ergänzungen des Abschnittes B (Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern), des Abschnittes C (Besondere Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände), des Abschnittes E (Klassifikation der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Frachtgüter), ferner eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. April 1896. (749)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe der Nachträge V zum Tarif — Theil II, Heft 1 und 2.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 gelangen im obgenannten Verbande die Nachträge V zu den vom 1. Juni 1894 gültigen Tarifheften 1 und 2 zur Einführung.

Diese beiden Nachträge enthalten theilweise erhöhte und theilweise neue Frachtsätze für Klassengüter und Ausnahmetarife, eine Ergänzung der Nomenklaturen der Ausnahmetarife Nr. 8 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) und Nr. 11 (Holz etc.), eine Ergänzung des Kilometerzeigers und schliesslich eine Aenderung des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen.

Die Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 14. April 1896. (750)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Personentarif für den Binnenverkehr in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1892 zur Aufhebung gelangt.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen.

Soldin, den 15. April 1896. (751)
Die Direktion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Die für den Verkehr zwischen Aschaffenburg einerseits und Ludwigshafen, sowie den darüber hinaus gelegenen Pfälzischen Stationen andererseits bestehenden Fahrkarten können vom 1. Juni d. J. ab nicht mehr zur Fahrt über Lampertheim-Mannheim benutzt werden.

Mainz, den 12. April 1896. (752)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die 4,5 % Prioritätsobligation Nr. 8255 der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 über 300 ℳ, welche am 2. Januar 1884 zur Rückzahlung am 1. April 1884 ausgeloost war, ist nicht zur Einlösung eingereicht, obgleich dieselbe zehn Jahre lang, jedes Jahr einmal, öffentlich aufgerufen worden und seit dem letzten Aufruf — im Januar 1895 — ein Jahr verflossen ist.

Die bezeichnete Obligation ist somit nach § 7 des Privilegiums vom 16. Juli 1874

werthlos

geworden.

Magdeburg, den 13. April 1896. (753)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Kohlen- und Kokslieferungen. Vom 1. Juni dieses Jahres bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Koks zu liefern:

rot. 400 000 t für Lokomotivheizung,
„ 50 000 „ „ Werkstätten, zu Lokalheizungszwecken usw.

Angebote sind bis zum 1. Mai d. J., Abends 6 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau bezogen werden.

Dresden, am 11. April 1896. (754)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung eines Lokomotivkessels einschl. Feuerbüchse und Siederöhren vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind der unterzeichneten Stelle bis zum 30. April d. J., Vorm. 12 Uhr, einzureichen, woselbst auch Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 60 ₰ abgegeben werden.

Giessen, den 15. April 1896. (755)
Der Grossh. Maschinenmeister.

Der im zweiten Halbjahre 1896 für die diesseitigen Werkstätten erforderliche Bedarf an

1. Stab- und Winkeleisen, verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing

soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (eventl. in Briefmarken) für jede Einzelnummer (ausschl. Rückporto) zu beziehen.

Angebote sind spätestens bis zum 6. Mai d. J. an die genannte Dienststelle postgeldfrei einzureichen.

Chemnitz, den 15. April 1896. (756)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. April 1896.

Inhalt:

Nickelstahl, der Baustoff der Zukunft.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Sonntagsruhe im Güterverkehr auf den Süddeutschen Bahnen.
Aus Bayern.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.
Vorschriften für die Einrichtung elektrischer Starkstromleitungen.
Pfälzische Bahnen.
Fahrtvergünstigungen zur Erleichterung des Besuchs der Berliner Gewerbeausstellung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Eröffnungen von Stationen.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Güterverkehr.
6. Personen- und Gepäckverkehr.
7. Generalversammlungen.
8. Verdingungen.
9. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nickelstahl, der Baustoff der Zukunft.

Das Eisen hat als Baustoff eine so ausschlaggebende Bedeutung für unsere gesammte Kultur, dass alle einschneidenden Veränderungen, welche seine Erzeugung oder seine Eignung zu den Hauptverwendungszwecken betreffen, das Interesse weitester Kreise beanspruchen und daher auch Berücksichtigung in Tageszeitungen heischen.

Eine solche Wandlung in den wichtigsten Eigenschaften des Eisens bringt seine Mischung — Legirung — mit einem grösseren oder geringeren Prozentsatz des bekannten Nickelmetalles hervor. Einem Vortrage, den der Kaiserliche Regierungsrath Schrey über dieses Thema in einer der letzten Monatsversammlungen des Vereins Deutscher Maschineningenieure hielt, entnehmen wir folgendes:

Das Nickel ist als chemisches Element seit Mitte vorigen Jahrhunderts bekannt, es bildet mit dem Eisen, dem Kobalt und Mangan eine Metallgruppe von überraschend übereinstimmenden Eigenschaften, namentlich haben aber Nickel und Eisen in allen für eine gute Legirung in Betracht kommenden Beziehungen grosse Aehnlichkeit mit einander, auf welche übrigens auch der Beinamen des Nickels „Bastardeisen" zurückzuführen ist.

An der Nickeldarstellung betheiligen sich vorwiegend die Länder: Deutschland, Oesterreich, Schweden, England, Frankreich, Nord- und Südamerika. Die herrschende Stellung, welche früher die Französische Strafansiedelung Neu-Kaledonien infolge ihres reichen Erzvorkommens seit den 60er Jahren einnahm, wird ihr jetzt von der Kanadischen Nickelindustrie streitig gemacht, obgleich diese erst seit der Mitte der 80er Jahre existirt.

Aus Neu-Kaledonien wird das Erz von der Französischen Gesellschaft „Le Nickel" nach Europa verschifft, wo die Gesellschaft 4 Schmelzwerke hat, und zwar zu Glasgow, bei Birmingham, bei Havre und zu Iserlohn.

Die Verhüttung am Fundorte ist nach mehreren Versuchen aufgegeben worden.

Das in Europa jetzt fast allgemein gebräuchliche Verfahren der Nickelerzeugung wurde Ende der 70er Jahre zuerst auf dem Nickelwerk von Fleitmann & Witte in Iserlohn angewendet. Dasselbe liefert Nickelwürfel mit etwa 98 % Nickel, welche einer weiteren Umschmelzung in Graphit- oder Magnesiatiegeln bedürfen. In den Kanadischen und Amerikanischen Nickelhütten werden die Erze einer abweichenden sehr umständlichen Prozedur unterzogen, welche den zur Zeit noch sehr hohen Nickelpreis erklärlich macht. Immerhin ist schon eine erhebliche Verbilligung eingetreten und es darf von der Benutzung starker elektrischer Ströme bei der Nickelverhüttung eine weitere Verbilligung erwartet werden.

Während der Einführung der Deutschen Nickelmünzen 1873/74 kostete 1 kg Nickel noch 35 *M.* Infolge der inzwischen stattgehabten Erschliessung der Neu-Kaledonischen Nickelerzlager war 1880 der Preis schon auf 8 *M.* für 1 kg gesunken. Basse & Selve in Altena in Westfalen, welche grösstentheils die Nickelmünzplatten für die Deutsche Regierung liefern, bieten neuerdings Reinnickel zu etwa 2,5 *M.* für 1 kg an. Selbst bei erheblicher Bedarfssteigerung ist Mangel an Nickel nicht zu erwarten. Neu-Kaledonien und Kanada sind zuvörderst innerhalb der in Frage kommenden Verbrauchsgrenzen unerschöpflich, und namentlich Kanada ist in seiner Leistung steigerungsfähig.

So jung die gewerbliche Anwendung des Reinnickels ist, so uralt ist der Nachweis der Benutzung der Legirungen des Nickels. Soll doch ein Theil der Münzen von Euthydemus, König von Baktrien, im Jahre 235 vor Christi aus einer Legirung von 22 bis 23 % Nickel und 77 bis 78 % Kupfer geprägt worden sein. Beiläufig ist das dieselbe Legirung, welche jetzt in Deutschland und Belgien zu Scheidemünzen verarbeitet wird.

Aehnliche Mischungen verwenden Nordamerika, die Schweiz, Brasilien, Venezuela, Chile und Aegypten.

Für die neuesten Oesterreichisch-Ungarischen Scheidemünzen waren nicht weniger als 75000 Metercentner Reinnickel nöthig. Neuerdings wird das Münzmetall — Nickelin — auch vielfach zu Tressendraht verarbeitet und dann vergoldet oder versilbert. Eine grosse gewerbliche Bedeutung hat die als Neusilber, Argentan, Packfong, Weisskupfer, German-Silver, Maillechot bekannte Legirung des Nickels mit Kupfer und Zink. Allgemein bekannt ist, wie die Industrie der Neuzeit sich des Nickels als eines glänzenden und dauerhaften Ueberzuges für alle möglichen Geräthe und Gegenstände des täglichen Gebrauches bemächtigt hat, wie schon ganze Maschinen vernickelt werden, und wie auch aus Reinnickel Schmiede- und Guss-, Blech- und Drahtwaaren, sowie Geschirre für Tisch und Küche dargeboten werden, die sich grosser Beliebtheit erfreuen.

Aus seiner Stellung als Silber des Mittelstandes scheint sich das Nickel so bald nicht verdrängen lassen zu wollen, aber weder diese, noch die Bedeutung als Münzmetall weist auch nur entfernt dem Nickel die Rolle zu, die es als Verbesserer des Eisens mit einem Schlage erringt. Eisennickellegirungen sind nichts neues. Die Natur liefert uns Eisennickel der verschiedensten Zusammensetzung in den Meteorsteinen und im sogen. terrestrischen Eisen, einem z. B. auf der Insel Disko (Grönland) gefundenen, fast reinen Eisen. Der grösste vorkommende Meteorklumpen ist der von Durango (Amerika) im Gewicht von 20000 kg. Wenngleich Eskimos und Indianer das terrestrische Eisen in kleineren Mengen zu allerlei Werkzeugen und Waffen verarbeiteten und wenn auch von einer um das Jahr 1840 gefundenen sehr beträchtlichen Meteoreisenmasse in der Nähe des Ortes Szlanicza am Fusse des Maguragebirges etwa 30 Ctr. verarbeitet wurden, so sind doch diese natürlichen Eisennickellegirungen für allgemeine Verwendung zu selten und zu theuer. Vielleicht die älteste Kunde von der künstlichen Herstellung der Legirung durch einfaches Zusammenschmelzen gibt Christoph Girtanner in seinen 1792 erschienenen „Anfangsgründen der antiphlogistischen Chemie."

Der erste Versuch, Nickelstahl gewerblich zu verwerthen, dürfte von dem Fabrikanten Wolf in Schweinfurt herrühren. Der Altmeister der Chemie, Justus von Liebig, berichtete 1832: dieser Nickelstahl nehme herrliche Damaszirung an und eigne sich vorzüglich zu feinen Schlosserarbeiten, Flintenläufen usw. Nachhaltig ist aber weder dieser, noch auch ein 1853 aus Anlass der Newyorker Ausstellung gemachter grösserer Versuch der Anwendung gewesen. Das Material, das man nach dem natürlichen Vorkommen auch Meteorstahl nannte, wurde stets rothbrüchig befunden, d. h. es brach bei der Bearbeitung im rothwarmen Zustande, ein Mangel, der vorwiegend von der ungenügenden Reinheit des zur Legirung verwendeten Handelsnickels herzurühren scheint. Versuche, welche 1856 in England angestellt wurden, Nickelstahl mit 2% Nickel für Herstellung von Geschützen zu verwenden, blieben ebenso erfolglos, als gleiche 1860 in Belgien gemachte Versuche.

In der Mitte des letzten Jahrzehntes nun, nachdem man Nickel fast vollkommen rein darzustellen gelernt hatte, wurden zuerst in Frankreich durch Zusammenschmelzen von Stahl und reinem Nickel in einem Tiegel brauchbare Eisennickellegirungen gewonnen. 1888 bildete sich dann in England ein Syndikat für das Studium der Eisennickellegirungen unter Einschluss der Frage, welchen Werth ein mehr oder weniger nickelhaltiger Stahl für die Industrie habe. Es sei hier vorweg genommen, dass England, obwohl es hiernach ursprünglich bei Einführung des Nickelstahles eine gewisse Führerrolle anzunehmen sich anschickte, heutzutage auf dem Gebiete der Nickelstahlerzeugung keinen praktischen Erfolg verzeichnen kann. Seither war man nunmehr sowohl in der alten, als auch insbesondere in der neuen Welt bestrebt, dem wahren Verhalten der Eisennickelverbindungen mit Beimengungen an Kohle, Chrom usw. auf den Grund zu kommen und der Sache die praktische Seite abzugewinnen.

Naturgemäss kamen dabei vorwiegend solche Gebiete der Anwendung in Frage, bei welchen der Preis gegenüber der höchsterreichbaren Widerstandsfähigkeit bei geringstem Gewicht keine wesentliche Rolle spielt; Geschütze und Gewehrläufe, Schraubenwellen für Schiffe u. dergl. sind solche Dinge; in allererster Linie aber die Panzerplatten, in deren Fabrikation die Einführung des Nickelstahles einen vollständigen Umschwung herbeigeführt hat. Des Vortragenden Rückblick auf dieses hochinteressante technische Gebiet übergehen wir, verweisen nur darauf, wie hier von jeher Frankreich, England und Deutschland (Krupp) um die Palme gestritten haben. Neuerdings ist auch Amerika in diesen Kampf erfolgreich eingetreten. Schon auf der Chicagoer Ausstellung 1893 führte Krupp beschossene Panzerplatten älterer Herstellungsart, darunter auch schon solche aus Nickelstahl, vor, welche das höchste Erstaunen der Sachverständigen aller Länder hervorriefen, Frankreich übertraf jedoch das Ergebniss 1894 bei Schiessversuchen in Gavres; es scheint, dass die dort beschossenen Panzer ausser dem Nickel auch noch einen Zusatz von Chrom enthielten und nach einem Amerikanischen Verfahren (Harvey) auf der Beschussseite gehärtet waren.

Zu dem besten, was inzwischen die Amerikanische Panzerplattentechnik hervorgebracht hat, gehört die 1894 auf den Carnegiewerken hergestellte und auf dem Schiessplatze von Indian Head beschossene gekrümmte Thurmplatte von 355 mm Dicke für das Schlachtschiff „Oregon". Die Geschosse trafen die Platte etwa mit 600 m Geschwindigkeit in der Sekunde. Bei den ersten zwei Schüssen zerbrachen die Geschosse (Carpentergranaten). Erst das dritte Geschoss (Wheeler-Sterlinggeschoss) durchschlug die Platte, die 355 mm dicke Eichenholzhinterlage und 3,65 m Sand, jedoch ohne Sprünge in der Platte zu verursachen. Alles bisher erreichte ist aber in den Schatten gestellt durch Nickelstahl-Panzerplatten, welche die Krupp'sche Fabrik nach einem ihr eigenthümlichen, geheim gehaltenen Verfahren hergestellt hatte und deren Beschussprobe am 15. und 17. Dezember 1894 und 15. und 16. März 1895 von der Kaiserlich Deutschen Marine auf dem Krupp'schen Schiessplatze in Meppen ausgeführt wurde. Zunächst wurden 2 Platten von 146 mm Dicke beschossen; alsdann zwei solche von 300 mm Dicke. Alle Platten waren auf der Vorderseite gehärtet, um dem Eindringen des Geschosses den grösst denkbaren Widerstand entgegenzusetzen; an der Hinterseite waren dieselben zähe, um das Springen der Platte zu verhüten. Sämmtliche Geschosse sind zerbrochen, selbst diejenigen, welche mit solcher Kraft auftrafen, dass sie ein Stück aus der Platte ausstanzten. Am glänzendsten bewährte sich eine 300 mm dicke Platte, welche allen Schüssen widerstanden hatte, ohne durchschossen zu werden oder einen durchgehenden Riss zu bekommen.

Die Beschussprobe hat daher so wenig zur Grenze des Widerstandes gegen Durchschlagen, wie gegen Zertrümmern der Platte geführt und ihr Widerstandsvermögen nach keiner Richtung erschöpft, aber sie hat den Beweis geliefert, dass die Platte bei ausserordentlicher Härte eine ebenso grosse Zähigkeit des Stahles besitzt. Man könnte sagen, dass mit dieser Platte das Ideal eines Panzers erreicht sei, dessen Stirnseite eine solche Härte besitzt, dass alle auftreffenden Geschosse an ihr zerschellen, während die Rückschicht der Platte hinreichend zähe ist, um sie vor dem Zerbrechen und stückweisen Herabfallen von der Schiffswand zu bewahren.

Unseres Wissens ist es weder den Amerikanischen, noch den Englischen Fabriken bisher gelungen, Platten von solchem Durchschlagswiderstande, noch weniger aber, und gerade das muss besonders hervorgehoben werden, von solcher Zähigkeit herzustellen; ihre Platten von annähernder Härte zersprangen stets in Stücke. Bemerkenswerth ist ferner, dass ein Härteriss in der Platte deren Widerstandsvermögen nicht ungünstig beeinflusst zu haben scheint. Bei der grössten Geschossgeschwindigkeit von 607,5 m wäre eine gewöhnliche Stahlplatte von 501,8 mm, also von 1,67-facher Dicke durchschlagen worden.

Da die Platten mit Oberflächenhärtung vor dem Härten ihre endgültige Form erhalten müssen und beim Härten unbeabsichtigte Formveränderungen sich nicht immer vermeiden lassen, so ist man gezwungen, in den Fällen, in denen es auf die genaueste Innehaltung bestimmter Formen ankommt, Platten ohne Oberflächenhärtung zu verwenden.

Nun sind die Fortschritte der Krupp'schen Fabrik in der Herstellung solcher weichen Nickelstahlplatten, die nicht in Wasser gehärtet, sondern in Oel gekühlt werden, nicht minder bedeutend, als diejenigen in der Herstellung von Platten mit gehärteter Vorderseite. Auch das wird durch die Ergebnisse von Schiessversuchen belegt. Welche Steigerung der Widerstandsfähigkeit der Panzerplatten durch Einführung des Nickelstahles erreicht worden ist, zeigt sich recht deutlich darin, dass eine gehärtete Nickelstahlplatte neuester Fertigung von Krupp bei 150 mm Dicke dem Durchschlagen einer 15 cm Stahlgranate denselben Widerstand entgegensetzt, wie eine schmiedeeiserne Platte von 430 mm Dicke.

Die Panzerplattenherstellung ist Geheimniss der Erzeugungsstätten, das sehr sorgfältig gehütet wird. Dagegen ist über die Darstellung der Eisennickellegirungen für andere Zwecke bereits eine weite Kenntniss verbreitet. In Deutschland und Oesterreich wird das nickelhaltige schmiedbare Eisen so gewonnen, dass man das für sich hergestellte Reinnickel in das flüssige Eisen eintragen lässt, wodurch vollständige Schmelzung herbeigeführt wird. Abweichend hiervon wendet man in Frankreich eine Mischung von Eisen und Nickel statt des reinen Nickels als Zusatzmaterial an, in Nordamerika benutzt man dagegen hauptsächlich Nickeloxydul, welches man im Schmelzofen selbst durch den Kohlenstoff des zugesetzten Roheisens reduzirt.

Ueber die Schweissbarkeit gehen die Urtheile noch auseinander. Der Nickelstahl lässt sich im übrigen bei richtiger

Herstellung fast ebenso bearbeiten wie gewöhnlicher Stahl, ist diesem aber in vielen Beziehungen, so auch im Widerstand gegen das Rosten sehr überlegen.

Die für die Verwendung des Nickelstahles als Baumaterial wichtigsten Eigenschaften sind seine Härte, absolute Festigkeit und Zähigkeit.

So verschieden nun auch die auf den einzelnen Stahlwerken hüben und drüben erzielten Ergebnisse sind, darüber ist man der Hauptsache nach einig: man kann dem Nickelstahl doppelt und dreimal so grosse Festigkeit verleihen, als dem gewöhnlichen Stahl, und ausserdem das Material äusserst zähe gestalten, wie es sich schon bei den Panzerplatten zeigte.

Aus Französischen anderweit bestätigten Versuchen lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

1. der Kohlenstoff verbessert in auffallender Weise die Eigenschaften des gehärteten Nickelstahles, ohne ihn, wie gewöhnlich, spröde zu machen;
2. der günstigste Einfluss des Nickels auf das Metall scheint bei einem ungefähren Gehalt von 15 % erreicht zu werden; von da ab scheinen die Vortheile des hohen Nickelgehaltes sich wieder zu vermindern;
3. durch den Chromzusatz zu einem Metall mit 15 % Nickel werden dessen Eigenschaften noch bedeutend erhöht und das Metall erreicht eine bisher unbekannte Festigkeit von 180 kg, allein das Nickel verringert den Einfluss des Chroms auf die Sprödigkeit nicht, wie das dem Kohlenstoff gegenüber der Fall ist. Deshalb ist ein niedriger Chromgehalt geboten.

In einem glänzenderen Lichte zeigte sich Krupp'scher Nickelstahl bei Versuchen, welchen der Surveyor to Lloyds Register zu Düsseldorf, Herr Johannes Meyer, am 10. Oktober 1895 im Auftrage des Lloyds Register of British and Foreign shipping in der Versuchsanstalt der Gussstahlfabrik Fried. Krupp zu Essen beigewohnt hat. Dieselben bezweckten, die Tauglichkeit des Krupp'schen Nickelstahles für Schiffsmaschinenachsen klar zu stellen. Dabei widerstand der Nickelstahl Ermüdungsproben, d. h. einem wechselnden Hin- und Herbiegen ebenso gut, als gutes Flusseisen, während dieses aber beim feinsten Anbruch an der Oberfläche unter dem Fallgewicht beim ersten Schlage vollkommen bricht, ohne sich zu biegen, hielt die Nickelstahlprobe 2 Schläge aus 0,5 m, 20 Schläge aus 1 m und 4 Schläge aus 1,5 m Fallhöhe aus, bevor der Bruch erfolgte. Dabei war das Probestück eingerissen und hatte sich vor dem Zerreissen mehr und mehr durchgebogen. Gerade dieses Verhalten macht den Nickelstahl zu einem idealen Material für Schiffswellen und sonstige Achsen. Während die Betriebssicherheit dieser Maschinen- oder Fahrzeugtheile (bei Lokomotiven und Wagen) beim Flusseisen unter der unheimlichen Eigenthümlichkeit leidet, dass die kleinsten Risse und selbst scharf eingefräste Keilnuthen sehr häufig einen plötzlichen Bruch veranlassen, deckt eine Nickelstahlwelle infolge ihrer Durchbiegung vor dem Bruch die schadhafte Stelle auf.

Gleich dem Englischen Lloyd ist auch der Norddeutsche Lloyd in Bremen zur Verwendung von Kurbelwellen und Schraubenwellen aus diesem Material übergegangen. Auch die Wellen für seine neu zu bauenden Riesen-Schnelldampfer werden aus Nickelstahl gefertigt, und es mag von Interesse sein, zu erfahren, dass die fertig geschmiedete Schraubenwelle aus einem Stück Nickelstahl im Gewicht von 40 t besteht. Vornehmlich empfiehlt sich auch die Verwendung von Nickelstahl für Lokomotiv-Kurbelachsen bei Maschinen mit innen liegenden Cylindern. Auf der Krupp'schen Fabrik laufen unter normalspurigen Lokomotiven seit mehreren Jahren Nickelstahlachsen, deren Materialproben beim Zerreissen auf der Festigkeitsmaschine für jeden Quadratmillimeter Querschnitt 99 kg trugen (d. i. das Doppelte der Festigkeit gewöhnlichen Stahls) und sich um 16 % vor dem Bruch verlängerten. Auch Amerikanische Werke lieferten bereits ansehnliche Stücke aus diesem Material, so die „Bethlehem Iron Company" für die Amerikanischen Dampfer „Jowa" und „Brooklyn" die Mittel- und Schraubenwellen. Diese beiden Wellen haben den kolossalen äusseren Durchmesser von 432 bezw. 400 mm, sind aber hohl; hätte man sie aus bestem Stahl ohne Nickelzusatz gefertigt, so würde 1 m Länge derselben 1 188 kg wiegen, statt wie jetzt 588 kg.

Zur Würdigung dieser Zahlen ist zu beachten, dass zur höchsten Entwickelung der modernen Schiffsmaschinen die Verminderung des Gewichtes aller Theile von grösster Wichtigkeit ist.

Gegenstand vielfacher Nachfragen sind auch bereits Kesselbleche aus Nickelstahl.

Die Amerikanische Kriegsmarine hat beschlossen, den Kreuzer „Chicago" bei einer Reparatur mit Nickelstahlkesseln auszurüsten.

In Deutschland sind bisher noch keine solchen verwendet, Krupp stellt sie aber in vorzüglicher Beschaffenheit her. Für besondere Zwecke, namentlich für Schiffsbekleidungen, werden bei Krupp Bleche aus hochprozentigen Nickellegirungen hergestellt, welche die Eigenschaft haben, die Magnetnadel nicht abzulenken und bei längerem Liegen im Seewasser nicht zu rosten.

Aus Deutschland ist in dieser Hinsicht auch noch von den Blechen zu berichten, welche nach einem von Dr. Fleitmann in Iserlohn erfundenen Verfahren durch Zusammenschweissen von Nickel- und Eisenplatten und nachfolgendes Auswalzen derselben hergestellt werden.

Im Newyorker Hafen hat man einen Dampfer versuchsweise mit diesem Material bekleidet und die Bleche mit eisernen Nägel befestigt. Nach einem 8 monatigen ununterbrochenen Betriebe waren die Eisennägel weggefressen und der ganze Schiffsboden war korrodirt, mit Ausnahme der Nickelbekleidung, welche noch so rein war, als ob sie erst angebracht worden wäre.

Bei Verwendung von Nägeln aus Nickel würde Nickelblech ein unübertreffliches Bekleidungsmaterial für alle Seeschiffe bilden. Weiter eignet sich der Nickelstahl vorzüglich zu Draht für Torpedoschutznetze, Schiffsschrauben, Dynamomaschinen, Geschütze, Gewehrläufen und vielen Konstruktionstheilen verschiedenster Art. Die Widerstandsfähigkeit des Nickelstahles gegen die Einwirkungen des Seewassers ist zwar noch nicht aufgeklärt, wie die Versuche beweisen, welche in Wilhelmshafen mit Propellern aus Nickelstahl für S. M. Schiff „Hay" und 2 Dampfboote für den Hafendienst angestellt wurden, aber soviel ging aus den Versuchen hervor, dass der Nickelstahl hier mehr als doppelt so lange den Anfechtungen durch das Seewasser widerstanden hat, als der gewöhnliche Stahl. Diese Anfressungen sind eine Folge galvanischer Wirkung, die bei den Schiffen der Marine stets vorhanden sein wird, bei den gekupferten Schiffen vor allem durch die Metallhaut, bei den Eisen- und Stahlschiffen (Panzern) durch die bronzenen Wellrohre und Wellenbezüge. — Sollte man einmal dazu kommen, die Metallhaut aus Nickel, die Schraubenwellen und Wellenrohre aber aus Nickelstahl herzustellen, dann wären ohne Zweifel auch die erwähnten galvanischen Wirkungen ausgeschlossen.

Nickelstahldraht mit 27,8 % Nickel und 0,40 % Kohlenstoff, der zur Herstellung von Torpedoschutznetzen der Amerikanischen Marine dient, zeigte eine ausserordentliche Zähigkeit und entspricht den Anforderungen des Seedienstes um so mehr, als er vom Seewasser nicht angegriffen wird. Nickelstahldraht von solcher Zusammensetzung des Materiales, dass keine Korrosion eintritt, ist naturgemäss auch für die im Seewasser liegenden Kabel besonders geeignet.

Die „Niagara Falls Power Comp." hat kürzlich vier 5 000 pferdige Dynamos aufgestellt, die unmittelbar an die Turbinen gekuppelt waren, der Umfang des Ringes, in welchem die Spulen befestigt sind, hat in der Minute einen Weg von nahezu 3,2 km zurückzulegen. Dieser Ring ist aus geschmiedetem Nickelstahl ohne Schweissung hergestellt, und wiegt 13 082 kg und ist bei hoher Festigkeit sehr leicht. Von der „Bethlehem Iron Comp." wurde jüngst für die Amerikanische Kriegsmarine ein vollständiger Satz von Nickelstahl-Schmiedestücken für eine 200 mm-Kanone geliefert.

Gewehrläufe aus Stahl mit etwa 4,5 % Nickel zeigten bei Versuchen grössere Dauer als andere aus sehr kohlenstoffreichem Stahl. Die Nickelstahlläufe liessen sich ziemlich leicht bearbeiten, der kohlenstoffreiche Stahl dagegen fast gar nicht. Das Amerikanische Kriegsmarineamt entschloss sich infolge dessen Nickelstahl für Gewehrläufe anzunehmen; auch die Amerikanischen Greenergewehre haben Nickelstahlläufe (0,2 % Kohlenstoff, 2,75 % Nickel).

Der hohe Preis des Nickelstahles hindert vorläufig die ausgedehnte Anwendung desselben. In hohem Maasse empfehlenswerth ist, wenn wir beispielsweise das Gebiet der Eisenbahn-Betriebsmittel in Betracht ziehen, die Verwendung zu Achsen, Tragfedern und Lokomotiv-Kesselblechen, Wagenkuppelungen, Getriebe- und Steuerungstheile sowie Bolzen im Federwerk der Eisenbahnfahrzeuge. Von grosser Bedeutung ist der Nickelstahl auch für alle möglichen Fahrradtheile und endlich für zahlreiche Gebrauchsgegenstände, bei welchen die Zähigkeit und Härte eine grosse Rolle spielen.

Von Englischen Erfolgen in der Nickelstahlerzeugung ist in der letzten Zeit nichts in die Oeffentlichkeit gedrungen. Es sollen aber auch thatsächlich in England die absprechenden Urtheile hinsichtlich des Nickelstahles die Oberhand haben.

Angesichts der Resultate, die auf den verschiedensten Gebieten mit dem Nickelstahl erreicht wurden, in erster Linie in der Panzerplatten-Industrie, kann diese abweichende Ansicht nur durch Misserfolge begründet sein, welche eine Folge falscher Behandlung des Nickelstahles während der Fabrikation sind. Allerdings — und das bestätigen die Mittheilungen der Firma F. Krupp — gehört eine grosse Summe von Erfahrungen dazu, um dem Nickelstahl jene Eigenschaften zu ertheilen, die ihm im Vorstehenden als Vorzüge nachgerühmt sind, und die-

jenige Qualität ihm zu verleihen, die aus der jeweiligen Legirung herausgeholt werden kann.

Nur dadurch ist die ausserordentlich verschiedenartige Beurtheilung zu erklären, welche dem Nickelstahl zu theil geworden ist, dass minderwerthige Produkte als „Nickelstahl" geprüft und beurtheilt worden sind.

Zuverlässiges Material über die Preise des Nickelstahles zu erhalten, ist schwierig. Geht man von den Grundpreisen des Reinnickels aus (2,5 ℳ für 1 kg), so kostet 1 t (1 000 kg) Nickelflusseisen mit 1—5 % Nickel gegenüber dem Flusseisen ohne Nickel, sofern dies mit 130 ℳ bewerthet wird, 155—255 ℳ; das ist für 5 prozentigen Nickelstahl etwa das Doppelte des gewöhnlichen Flusseisens.

Weite Gebiete werden sich dem Nickelstahl noch erschliessen, wenn der Nickelpreis auf die Hälfte des jetzigen gesunken sein wird.

Der Vortragende hatte in der Einleitung seiner mit grossem Beifall aufgenommenen Darlegungen besonderen Dank der Firma Krupp abgestattet, welche — wenn auch ohne den Schleier des Geheimnisses von ihrer Fabrikation zu ziehen — doch sehr werthvolle Aufschlüsse gegeben und für die Versammlung sehr interessante Probestücke zur Verfügung gestellt hatte. Zum Schluss gab er der Zuversicht Ausdruck, dass die weitere Entwickelung ein höchst werthvolles Ergebniss zeitigen würde und fuhr damit fort:

Wir sahen, wie die praktische Anwendung des Nickelstahles vor nunmehr 64 Jahren ihren Ausgangspunkt bei einem Deutschen Fabrikanten nahm, wie an der praktischen Förderung dieser Neuerung unter allen eisenerzeugenden Ländern der Welt Deutschland einen hervorragenden Antheil hatte, endlich auch, wie Deutschland an erster Stelle zu nennen ist in Hinsicht der Ausnutzung des bisher Erreichten auf dem wichtigsten Gebiete der Anwendung, das ist in der Panzerplatten-Industrie. Hand in Hand damit geht das Streben Deutscher Männer nach echt wissenschaftlicher Ergründung der dem Forscher hier gestellten Probleme.

Ein besonderes Hochgefühl für den Deutschen Ingenieur aber ist es, dass wir unsere Vettern jenseits des Kanales auf diesem Wege hinter uns zurückgelassen haben!

Möge auch in Zukunft auf diesem Gebiete das Streben Deutscher Praxis und Wissenschaft von Erfolg gekrönt sein.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 31,88 km lange Strecke Oldenburg-Brake der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai d. J. vorläufig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1436 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Sonntagsruhe im Güterverkehr auf den Süddeutschen Bahnen.

Ueber die Ergebnisse der Sonntagsruhe im Güterverkehr sind in der Budgetkommission der zweiten Badischen Kammer von der Regierung interessante Mittheilungen gegeben worden. Hiernach sind die mit der Sonntagsruhe gemachten Erfahrungen zufriedenstellend. Denn während vor Einführung der Sonntagsruhe der Güterverkehr gerade an Sonntagen besonders stark, an den beiden ersten Wochentagen dagegen verhältnissmässig schwach gewesen, vertheile sich während der Einstellung der Güterzüge an den Sonntagen der Verkehr ziemlich gleichmässig auf sämmtliche Wochentage, was eine Ausnutzung der Zugkraft und des Zugpersonals ermögliche. Grössere bauliche Aenderungen an den Bahnhöfen seien bis jetzt aus Anlass der Durchführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr nicht nöthig geworden. Dagegen sei durch diese Maassnahme der Umlauf der Güterwagen etwas verlangsamt worden, wodurch die Wagengestellung ungünstig beeinflusst und eine Verschärfung des zeitweise aufgetretenen Wagenmangels herbeigeführt worden sei. Die nothwendig gewordene beträchtliche Vermehrung des Güterwagenparks sei daher zum Theil eine Folge der Einführung der Sonntagsruhe. Nachdem unter den Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen die Abmachungen getroffen worden, ausser dem Eilgut- und Thierverkehr, welcher bestimmungsgemäss von der Maassregel ausgenommen sei, auch die bei der Aufgabe als Frachtgut nach den einschlägigen Tarifen eilgutmässig zu befördernden Güter, sowie gewisse andere leichtverderbliche Güter, wie Bier und frisches Fleisch, in Wagenladungen bei der Aufgabe zu der Frachtguttaxe an Sonn- und Festtagen zu befördern, seien Klagen des verkehrtreibenden Publikums über die Einstellung des Güterverkehrs an diesen Tagen nicht laut geworden. Man dürfe daher annehmen, dass die Sonntagsruhe im Güterverkehr auf die Dauer beibehalten werde. Die Sonntagsruhe hat im vergangenen Jahre auf den Süddeutschen Bahnen nur während der Zeit des starken Herbstverkehrs, d. i. von Mitte September bis Mitte Dezember, vorübergehend aufgehoben werden müssen.

Aus Bayern.

Das „Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern" veröffentlicht das Gesetz, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung von Lindau zur Bayerisch-Württembergischen Landesgrenze in der Richtung auf Friedrichshafen.

Betriebseröffnungen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die 31,88 km lange Nebenbahn Oldenburg-Brake (Old.) mit den Zwischenstationen Ohmstede, Etzhorn, Ipwege, Loy, Grossenmeer, Oldenbrok, Strückhausen und Ovelgönne wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Beförderung von Gütern, sowie Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt einstweilen ausgeschlossen. Ebenso kann Gepäck nach und von den Stationen Ipwege und Oldenbrok, auf welchen der Verkauf der Fahrkarten bis auf weiteres durch den Zugführer wahrgenommen wird, nicht abgefertigt werden.

Die Entfernungen betragen ab Oldenburg: Ohmstede 3,71 km, Etzhorn 6,42 km, Ipwege 8,24 km, Loz 10,35 km, Grossenmeer 16,15 km, Oldenbrok 21,13 km, Strückhausen 24,46 km, Ovelgönne 27,01 km und Brake 31,88 km.

Kleinbahn Sallgast-Costebrau-Friedrichsthal. Am 29. März d. J. ist die in Sallgast an die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn anschliessende vollspurige Kleinbahn Sallgast-Costebrau-Friedrichsthal mit den Stationen Römerkeller und Costebrau-Friedrichsthal für den Gesammtverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen, eröffnet worden. Der Betrieb der Bahn erfolgt durch die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft.

Anklam-Lassaner Kleinbahn. Die der Aktiengesellschaft „Anklam-Lassaner Kleinbahn" gehörige Kleinbahn Anklam-Lassan mit Abzweigung von Crenzow nach Buddenhagen ist am 20. April d. J. für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Bahn ist mit 60 cm Spurweite für Lokomotivbetrieb gebaut.

An der Strecke liegen folgende Stationen mit den daneben bemerkten Entfernungen von Anklam Peenebahnhof: Belzow 4,14 km, Dangzin 7,03 km, Crenzow 10,33 km, Lentschow 15,23 km, Lassan 19,43 km; von Crenzow: Rubkow 0,55 km, Buggow 2,85 km, Wahlendow 5,86 km, Buddenhagen 10,56 km.

Auf den Verkehr sollen die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands mit einer Anzahl von Abänderungen und Zusätzen, welche im Tarif aufgenommen sind, Anwendung finden.

Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung von Vieh (ausgenommen Kleinvieh in Käfigen) ist in Anklam einstweilen ausgeschlossen.

Die Leitung des Betriebes der Bahn ist der Firma Lenz & Co. Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin übertragen. Von dieser Gesellschaft sind vertragsmässig die auf sämmtliche Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Verhandlungen und Korrespondenzen mit fremden Verwaltungen zu führen.

Bentheimer Kreisbahn. Am 16. April d. J. ist diese 28,1 km lange normalspurige Nebenbahn Bentheim-Neuenhaus dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden mit den Stationen Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus, sowie den für Personen- und Güterverkehr eingerichteten Haltestellen Quenndorf-Schüttdorf, Neerlage, Hestrup, Brandlecht, Frenswegen und der Personen-Haltestelle Bad Bentheim. (Siehe Bekanntmachung S. 296.)

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 20. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Berlin, Görlitzer Bahnhof - Königswusterhausen zwischen den Stationen Berlin, Görlitzer Bahnhof und

Baumschulenweg neuerrichtete provisorische Haltepunkt Bahnhof „Ausstellung", welcher eine Filiale der Station Treptow (Ringbahn) bildet, für den Personenverkehr eröffnet worden.

Desgleichen wird am 1. Mai d. J. zwischen den Stationen Charlottenburg und Grunewald der 2,1 km von Charlottenburg gelegene Haltepunkt Eichkamp für den Personenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Breslau. Die an der Bahnstrecke Liegnitz-Sagan zwischen Modlau und Armadebrunn gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Rückenwaldau ist am 20. April d. J. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Stargard i. P.-Kreuz zwischen den Stationen Augustwalde und Woldenberg liegende Haltestelle Marienwalde ist am 15. d. Mts. für den gesammten Viehverkehr eröffnet worden. Fahrzeuge können dort nicht ver- oder entladen werden.

Direktionsbezirk Halle a/S. Am 1. Mai d. J. wird der in Kilometerstation 87,4 der Strecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Zahna und Wittenberg errichtete Haltepunkt Bülzig für den Personenverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet daselbst nicht statt.

Direktionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Insterburg-Lyck zwischen Wiekischken und Goldap belegene Haltestelle Kuddern für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr (im Höchstgewicht von 150 kg für das Stück) eröffnet werden. Fahrzeuge und Sprengstoffe können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die zwischen Pforzen und Kaufbeuren neu errichtete Güter-Haltestelle Leinau ist am 13. d. Mts. für den Wagenladungs-Verkehr der Aktiengesellschaft für Kohlenbergbau in Irsee eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Hanerau und Albersdorf der Bahnstrecke Neumünster-Heide belegene, für die Dauer des Baues des Kaiser Wilhelmkanals errichtete Personen-Haltepunkt Grünenthal geschlossen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

In dem Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, sind am 1. d. Mts. folgende Aenderungen eingetreten: Es werden ausgegeben: Arbeiter-Wochenkarten für 6 aufeinander folgende Arbeitstage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle. Die Ausgabe derselben kann an jedem beliebigen Tage erfolgen. — Inhabern von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten ist gestattet, die Reise auch von einer Zwischenstation aus anzutreten, wenn die Fahrkarten-Ausgabestelle der Zwischenstation von der Ausgabestation bezogen wird. Die Fahrkarte gilt alsdann zur Reise von der Zwischenstation bis zur Zielstation und zurück bis zu der betreffenden Ausgabestation, nicht dagegen zur Rückfahrt von der Ausgabe- nach der Zwischenstation. Die Bestellung einer solchen Fahrkarte seitens der Reisenden bei der Fahrkarten-Ausgabestelle der Zwischenstation muss rechtzeitig vor Antritt der Reise erfolgen. Auf Wunsch wird auch das Gepäck der Reisenden und zwar, soweit direkte Gepäckfrachtsätze von der Zwischenstation aus nicht bestehen, zu dem Gepäckfrachtsatze der Ausgabestation der Fahrkarte abgefertigt. Der Reisende hat bei der Aufgabe der Bestellung zu erklären, ob auf die Fahrkarte Gepäck und nach welcher Station dasselbe abgefertigt werden soll. Eine Erstattung von Fahrgeld oder Gepäckfracht für die nicht benutzte Strecke zwischen der Ausgabe- und der Antrittsstation der Reise findet nicht statt. Auf Sonntags-Rückfahrkarten findet die vorstehende Bestimmung keine Anwendung.

Vorschriften für die Einrichtung elektrischer Starkstromleitungen.

Aus den allgemeinen Bedingungen, die neuerdings von der Staatsbahnverwaltung für die Einrichtung elektrischer Starkstromleitungen auf eisenbahnfiskalischem Gelände, Strassen und Plätzen und an den Einmündungsstellen elektrischer Bahnen in die Anlagen der Staatseisenbahnen gestellt werden, ist folgendes hervorzuheben:

Die Starkstromleitungen müssen, soweit deren Anlage innerhalb des eisenbahnfiskalischen Geländes zugelassen wird, als unterirdische Kabel hergestellt werden. Nur bei Arbeitsleitungen elektrischer Bahnen und Wechselstromleitungen, bei letzteren, wenn deren genügende Isolirung bei Verwendung unterirdischer Kabel wegen zu hoher Spannung nicht zu erzielen sein würde, ist oberirdische Leitungszuführung gestattet.

Die Leitungen müssen in allen Fällen so angelegt werden, dass eine nachweisbar störende induktorische Beeinflussung der Eisenbahnzwecken dienenden Schwachstromleitungen ausgeschlossen ist.

Auch muss dafür Sorge getragen werden, dass Beschädigungen von Personen oder von eisenbahnfiskalischem Eigenthum infolge elektrolytischer oder sonstiger Wirkungen des elektrischen Stromes nicht eintreten können.

Erweisen sich die bei Ausführung der Starkstromanlage getroffenen Einrichtungen als unzulänglich, um Unzuträglichkeiten von den Eisenbahnanlagen fern zu halten, so hat der Unternehmer diese Einrichtung auf seine Kosten zu verbessern oder durch andere zweckdienlichere zu ersetzen.

Auch ist die Staatseisenbahn-Verwaltung berechtigt, die erforderlichen Maassregeln zur Beseitigung von Unzuträglichkeiten auf Kosten des Unternehmers selbst zu treffen, falls letzterer sich weigert, dieser Verpflichtung nachzukommen.

Wenn durch die Starkstromanlage Unzuträglichkeiten für die Staatseisenbahn-Verwaltung sich ergeben, so muss, wenn dies nach Ermessen der letzteren erforderlich erscheint, der Betrieb der Starkstromanlage in entsprechendem Umfange sofort und so lange eingestellt werden, bis die Beseitigung der die Unzuträglichkeiten bedingenden Ursachen erfolgt ist.

Pfälzische Bahnen.

Auf der Tagesordnung der auf den 20. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung steht auch ein Antrag der Verwaltung, unter der Voraussetzung, dass die Bayerische Regierung die Zinsgewährleistung übernimmt, eine Prioritätsanleihe von 3 571 000 ℳ aufzunehmen. Für den Erlös derselben sollen hergestellt werden: 1. für Rechnung der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vollspurige Lokalbahnen: a) von Altenglan nach St. Julian mit einem Anlagekapital von 2 037 000 ℳ und b) von Grünstadt nach Altleiningen mit einem Anlagekapital von 980 000 ℳ, sowie 2. für Rechnung der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn eine vollspurige Lokalbahn von Landau nach Herxheim mit einem Anlagekapital von 554 000 ℳ. Ein weiterer Antrag der Verwaltung geht dahin, zur Ausführung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, dann zur Deckung der beim Bau und der Einrichtung der schmalspurigen Strassenbahnen und der Lokalbahn von Ebertsheim nach Hettenleidelheim eingetretenen Passivreste, ferner zur Vermehrung des Fahrmaterials und Beschaffung von Werkstätteeinrichtungen das Bau- und Einrichtungskapital der Pfälzischen Ludwigsbahn um 4 125 000 ℳ, der Pfälzischen Maximiliansbahn um 815 000 ℳ und der Pfälzischen Nordbahnen um 2 341 000 ℳ — eventuell unter Zuschlag der erwachsenden Geldaufbringungskosten — zu erhöhen und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe dieser Summen durch Aufnahme von Prioritätsanlehen zu bewerkstelligen, ebenfalls unter der Voraussetzung der Zinsgarantie der Bayerischen Regierung.

Fahrtvergünstigungen zur Erleichterung des Besuchs der Berliner Gewerbeausstellung.

Zur Erleichterung des Besuchs der vom 1. Mai d. J. ab in Berlin stattfindenden Gewerbeausstellung werden auf den Stationen der Preussischen Staatsbahnen mit Ausnahme des Gebiets des Berliner Vorortverkehrs Sonder-Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse nach Berlin ausgegeben.

Die Ausgabe der Sonder-Rückfahrkarten erfolgt während der Dauer der Ausstellung je nach Festsetzung jeder Königlichen Eisenbahndirektion an einem oder zwei Tagen jeder Woche. Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin werden Karten ausgegeben:

a) auf den Fernverkehrs-Stationen der Strecken Sommerfeld-Fürstenwalde und Kremmen-Tegel an jedem Mittwoch und Sonnabend,
b) auf Station Gross-Lichterfelde-Süd an jedem Freitag,

mit Ausnahme der nachstehend bezeichneten Tage: 23. Mai (Pfingsten), 17., 19. und 20. Juni (Einweihung des Kyffhäuser-Denkmals), 4. Juli (Schulferien-Anfang). Ausserdem bleibt vorbehalten, während der Manöverzeit noch weitere Tage auszuschliessen.

Die Sonder-Rückfahrkarten werden in zwei Sorten ausgegeben, und zwar mit der Bezeichnung:

a) gültig für alle Züge,
b) gültig für Personenzüge.

Soweit bei den Karten zu a) einzelne Schnellzüge von der Benutzung ausgeschlossen sind (so insbesondere die D-Züge), ist dies auf den Fahrkarten vermerkt.

Der Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder bei Personenzug-Sonder-Rückfahrkarten auf einen Zug mit höheren

Fahrpreisen ist sowohl auf der Abgangsstation wie auf Unterwegsstationen auch für eine Theilstrecke gegen Lösung einer Zuschlagkarte nach Maassgabe der besonderen Bestimmungen des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs (Theil II) der Preussischen Staatsbahnen zu § 14 der Verkehrsordnung gestattet. Hierbei werden die Karten zu a) als Schnellzug-, diejenigen zu b) als Personenzugkarten angesehen.

Ein Uebergang auf Grund der Sonder-Rückfahrkarten „gültig für Personenzüge" auf einen der von der Benutzung ausgeschlossenen D- oder Schnellzüge ist auch gegen Lösung von Zuschlagkarten nicht gestattet.

Soweit eine Benutzung von D-Zügen zulässig ist und ein solcher Zug zur Fahrt benutzt wird, ist die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten.

Die Gültigkeitsdauer der Sonder-Rückfahrkarten beträgt 10 Tage, einschliesslich des Lösungstages.

Fahrtunterbrechung ist nur einmal auf der Rückreise gegen Bescheinigung des Stationsbeamten gestattet.

Auf der Hinreise nach Berlin ist Fahrtunterbrechung ausgeschlossen. Findet eine solche dennoch statt, so verliert die Fahrkarte sowohl für die Weiterreise als auch für die Rückfahrt ihre Gültigkeit.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, ist es nicht gestattet, auf Grund der gelösten Sonder-Rückfahrkarte die Hinreise am nächstfolgenden Tage auszuführen.

Bei Anschlussversäumnissen infolge Zugverspätungen finden die Bestimmungen des gewöhnlichen Verkehrs Anwendung. In diesen Fällen ist der Uebergang auch auf die für die Sonder-Rückfahrkarten etwa ausgeschlossenen D- und Schnellzüge, und zwar auf D-Züge ohne Lösung einer Platzkarte, gestattet.

Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, für welche ein besonderer Platz beansprucht wird, werden zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert.

Auf eine Sonder-Rückfahrkarte zum vollen Preise werden 25 kg, auf eine solche zum halben Preise (Kinderfahrkarte) 12 kg Freigepäck gewährt.

Die Abfertigung des Gepäcks erfolgt nach demjenigen Berliner Bahnhofe und über denjenigen Weg, welchen der Reisende bezeichnet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Verdeutlichung eines undeutlich abgedruckten Frachtsatzes. In dem vom 1 April 1896 gültigen Nachtrage III zum Tarife, Theil II Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 47 in der Relation Warnsdorf-Davidsthal der undeutlich abgedruckte Frachtsatz der II. Klasse bei Aufgabe von beliebigen Mengen mit sofortiger Gültigkeit auf 248 h pro 100 kg richtig zu stellen.

Prag, am 16. April 1896. (757)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Bentheimer Kreisbahn. Am 16. April 1896 ist die Bahnstrecke Bentheim-Neuenhaus dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Fahrpläne sowie die Tarife für die Beförderung von „Personen und Gepäck", „Güter aller Art", sowie „Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen" sind auf den Stationen Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus käuflich zu haben. (758)
Die Betriebsdirektion.

3. Eröffnungen von Stationen.

Am 27. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin, Görlitzer Bahnhof-Königswusterhausen zwischen den Stationen Berlin, Görlitzer Bahnhof und Baumschulenweg neuerrichtete provisorische Haltepunkt Bahnhof: „Ausstellung" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof und Bahnhof „Ausstellung" . . . . 2,8 km
zwischen Treptow (Ringbahn) und Bahnhof „Ausstellung" . . . . . . 1,4 „
zwischen Baumschulenweg und Bahnhof „Ausstellung" . . . . 2,4 „

Die zur Einführung gelangenden Beförderungspreise sind gleichgehalten mit denjenigen der Station Treptow (Ringbahn).

Berlin, den 14. April 1896. (759)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Charlottenburg und Grunewald neuerrichtete Haltepunkt „Eichkamp" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Eichkamp und Charlottenburg . . . . 2,1 km
zwischen Eichkamp und Grunewald . . . . . 1,5 „

Berlin, den 14. April 1896. (760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der 4,1 km von Ehlershausen und 4,4 km von Burgdorf an der Strecke Hannover - Harburg neu hergestellte Haltepunkt Otze eröffnet.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet nur in der Richtung nach dem Haltepunkte statt, während auf diesem selbst Gepäck lediglich zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Otze einerseits und Algermissen, Aligse, Burgdorf, Celle, Ehlershausen, Eschede, Hämelerwald, Hannover, Harburg H., Harsum, Hildesheim H., Lehrte, Lüneburg, Misburg, Peine, Sehnde, Suderburg, Uelzen und Unterlüss andererseits nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Fahrpreistafel-Ergänzung.

In Otze werden folgende Züge zum Aus- und Einsteigen von Reisenden halten und zwar:

a) Richtung Hannover-Hamburg:

Zug Nr.			
79	ab	6.53	Vormittags,
81	„	12.57	Nachmittags,
135	„	4.32	„
85	„	6.31	Abends.

b) Richtung Hamburg-Hannover.

Zug Nr.			
90	ab	7.25	Vormittags,
84	„	9.47	„
82	„	3.38	Nachmittags,
136	„	5.29	„
86	„	9.36	Abends.

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 13. April 1896. (761)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wien wird die an der Strecke Chlumetz-Altpaka liegende Station Belohrad vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Bad Belohrad führen.

Berlin, den 18 April 1896. (762)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

5. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahnen. Rheinisch - Westfälisch - Oldenburgischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Kray Süd des Direktionsbezirks Essen und Loof des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Gütertarif für oben genannten Verkehr einbezogen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. April 1896. (763B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 15. April d. J. tritt ein „Tarif commun spécial d'exportation (P. V.) Nr. 314" gültig für Rohstahl und rohes Gusseisen von Mont Saint Martin nach Basel und der Schweiz in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt die Güter-Abfertigungsstelle Basel.

Strassburg, den 14. April 1896. (764)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Elbumschlags-Verkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Am 1. Mai d. J. werden im Verkehr von Riesa-Elbkai nach Davidsthal (B. E. B.) direkte Frachtsätze für Schafwolle in Wagenladungen eingeführt, die bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 13. April 1896. (765)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Preussische Staatsbahnen. Umkartirungstarif. Die unterm 26. März d. J. mit Gültigkeit vom 1. April d. J. bekannt gemachte Erhebung einer Mindestfracht bei Anwendung des Umkartirungstarifs tritt erst am 1. Juni 1896 in Kraft.

Berlin, den 17. April 1896. (766)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab werden der Frachtberechnung im Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Mettmann - Schwelm-Loh und Bredenscheid-Silschede des diesseitigen Direktionsbezirks einerseits und den Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits kürzere Entfernungen zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 15. April 1896. (767)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Bestimmung zum Ausnahmetarif Nr. 10 (für Roheisen usw.) auf Seite 29 des Hefts 3a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. Ja-

nuar 1895 für den Verkehr zwischen den Belgischen Häfen und diesseitigen Stationen, betreffend die Gewährung einer Ermässigung von 75 Cts. für Sendungen in der Richtung nach den Häfen, wird mit Geltung vom 1. Juni d. J. dahin beschränkt, dass diese Ermässigung nur auf Roheisen in Masseln (Broden) oder Prismen (nicht auch auf Luppen, Stahlknüppeln usw.) zur Anwendung kommt.

Strassburg, den 15. April 1896. (768)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Mai d. J. gelangt der III. Nachtrag zum 1. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs geänderte und theilweise ermässigte Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Bobenheim und Frankenthal der Pfälzischen Eisenbahnen und Stationen der Reichseisenbahnen enthaltend, zur Einführung. Kostenfrei.

Strassburg, den 13. April 1896. (769)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Dänischer Verband. Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. werden die Stationen Herdecke-Vorhalle, Krähwinklerbrücke, Milspe-Thal, Neviges und Opladen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den im obenbezeichneten Verbande bestehenden Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 11. April 1896. (770)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 22. März l. J. auf den 1. Mai 1896 angekündigte neue Tarifheft II F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und solchen der Ostschweiz) ist erschienen und kann zum Preise von 80 ₰ von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 15. April 1896. (771)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten zwischen Eltersdorf einer- und Klingenthal andererseits Frachtsätze für den Klassengutverkehr sowie für die Ausnahmetarife 3 und 4 (Holz des Spezialtarifs II und Stammholz) in Kraft.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, den 15. April 1896. (772)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverbahnd. Die zwischen Lübz und Hamburg L. B. bestehenden direkten Frachtsätze gelangen am 15. Juni d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung. Direkte Abfertigung zwischen Lübz und Hamburg findet dann nur noch im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande statt.

Schwerin, den 17. April 1896. (773)
Grossherzogliche General-Eisenbahn-
direktion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Am 25. d. Mts. wird die Station Strassebersbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 17. April 1896. (774)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Im Verkehr der Bayerischen Stationen Hochstadt-Marktzeuln, Lichtenfels, Kronach und Ludwigsstadt mit den Hafenstationen Harburg H., Harburg U. E., Altona, Hamburg, Lübeck und Stettin treten in der Klasse Ia und b vom 1. Mai d. J. ab ermässigte bezw. neue Sätze in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 17. April 1896. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. wird die Station Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatsbahn in den obigen Verkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind die um 4 km zu kürzenden Tarifkilometer der Station St. Ilgen zum Grunde zu legen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. April 1896. (776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. treten im Verkehr von St. Ingbert, Station der Pfälzischen Eisenbahnen, nach den Stationen Anklam, Greifswald, Wolgast, Stralsund und Stargard i/Pomm. direkte Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und deren Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 3. April 1896. (777)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Altdamm-Colberger Güterverkehr. Am 1. Mai 1896 treten im Staatsbahn-Altdamm-Colberger Güterverkehr direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Ober-Kauffung des Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. April 1896. (778)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Mai 1896 treten im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II, Heft 3 Ausnahmefrachtsätze für frisches Obst (ausschl. Südfrüchte) und Weintrauben bei eilgutmässiger Beförderung von Cormons und Görz (Südb.) nach Berlin, Breslau, Beuthen, Gleiwitz, Kattowitz, Posen und Ratibor in Kraft. Die Sätze finden jedoch nur Anwendung, wenn dies von den Versendern im Frachtbriefe beansprucht wird.

Die Aufgabe der Sendungen hat mit weissen Frachtbriefen zu erfolgen, auf Sendungen mit rothen Frachtbriefen finden die Ausnahmesätze keine Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen sowie die obengenannten Stationen Auskunft.

Breslau, den 15. April 1896. (779)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. treten theilweise ermässigte Frachtsätze für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde, Sohland, Taubenheim und Wilthen andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, am 15. April 1896. (780)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 27. Oktober v. J. in Nr. 86 der Zeitung, betreffend Einführung des Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischen Kohlentarifs, wird noch zur Kenntniss gebracht, dass die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Kattowitz, den 15. April 1896. (781)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Januar 1895. Mit 1. Mai 1896 tritt zum Tarife für den bezeichneten Güterverkehr vom 1. Januar 1895 der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter anderem die Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr für Constantza, die Aenderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc.; die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen, ferner Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock und Galatz-Dock sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Durch die Inkraftsetzung dieses Nachtrages tritt die im vorliegenden Blatte mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. kundgemachte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 3 für Eisen etc. ausser Kraft, und treten sonach die bezüglichen Frachtsätze mit dem genannten Tage wieder in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 40 Heller = 30 ₰ = 40 Cts. erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. (782)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages IV zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 beziehungsweise vom Tage der Eröffnung der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl gelangt zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896, je ein Nachtrag IV zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen;
2. Tarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung derselben);
3. Aufhebung der im Anhange I zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt a, Seite 20 b, Post Nr. 29, enthaltenen Frachtsätze der Klasse A für die Relation Nussle-Vrsovic-Bregenz, Buchs und St Margrethen;
4. Berichtigungen.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 17. April 1896. (783)

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Theil II Heft 1. Mit 1. Mai l. J. tritt zum Tarif Theil II Heft 1 vom 1. Juni 1895, der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält u. a. die Einbeziehung von neuen Stationen in den allgemeinen (Klassen-)Tarif, sowie in verschiedene Ausnahmetarife; eine Aenderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc., sowie der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Papier; die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen; ferner Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock und Galatz-Dock, endlich die Aufhebung von Frachtsätzen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Durch die Inkraftsetzung dieses Nachtrages tritt die im vorliegendem Blatte mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 kundgemachte Aufhebung der Frachtsätze, der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen etc. und Nr. 5 für Papier ausser Kraft, und treten sonach die bezüglichen Frachtsätze mit dem genannten Zeitpunkte wieder in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 1 Krone 20 Heller = 1 ℳ = 1 Frcs. 25 Cts. erhältlich.

Wien, am 16. April 1896. (784)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn Grand Central Belge. Die Verwaltung hat einen 2. Nachtrag ausgegeben zum Allgemeinen Tarife für die Beförderung von Gütern und Vieh zwischen den Belgischen Stationen ihres Netzes einerseits und Aachen sowie ihren Niederländischen Stationen andererseits.

Brüssel, den 17. April 1896. (785)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Der mit Bekanntmachung vom 17. Januar l. J. auf 1. März l J. angekündigte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft einerseits und solchen der Württembergischen und der Badischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits wird erst auf 1. Juni l. J. ausgegeben.

Karlsruhe, den 16. April 1896. (786)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, namens der übrigen betheiligten Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

7. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet am 23. Mai d. J., Nachm. 3 Uhr in Breslau im Saale der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände. Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft,

in Berlin:

1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 20. Mai, Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 19. Mai d. J., Abends. — Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 18. April 1896. (787)

Der Aufsichtsrath.

8. Verdingungen.

Lieferung von inländischen Braunkohlen und Holzkohlen. Die Lieferung der in der Zeit vom 1. Juli 1896 bis Ende März 1897 erforderlichen 650 t inländischen Stückbraunkohlen zur Dampfkesselheizung und 5 800 hl Holzkohlen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 4. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. Mai 1896.

Magdeburg, den 17. April 1896 (788)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 80 000 Hakennägeln zur Befestigung von Schienen soll vergeben werden. Bedingungen nebst Zeichnung können gegen frankirte Einsendung von 45 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote sind bis zum 27. d. Mts. franko hier einzureichen.

Zuschlagfrist 8 Tage.

Giessen, den 18. April 1896. (789)

Gr. Direktion.

9. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.

Pfälzische Eisenbahnen. Eine Anzahl ausrangirter, jedoch in gut erhaltenem Zustande befindlicher Lokomotiven nebst Tender, sowie ein einzelner Tender sollen dem Verkaufe unterstellt werden.

Das Nähere über die Konstruktionsverhältnisse der Lokomotiven wird Interessenten durch unsere Hauptwerkstätte zu Ludwigshafen a. Rh. auf bezügliche Anfrage direkt bekannt gegeben werden.

Verschlossene Angebote auf sämmtliche Objekte oder auf einen Theil derselben — die Preise frei Hinterstellungsort d. i. Bahnhof Ludwigshafen a. Rh. bezw. Kaiserslautern verstanden — wollen bis zum 1. Mai l. J. an die Direktion eingereicht werden.

Die Bieter bleiben bis zum 10. Mai l. J. an ihr Angebot gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., 16. April 1896. (790)

Die Direktion.
v. Lavale.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

297

Nr. 33. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. April 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsb. Frist für die Bekanntgabe von Tarifänderungen. Antheil des Staates an den Betriebsüberschüssen der Aussig-Teplitzer Bahn. Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Melnik-Mseno. Konzessionirung der Lokalbahn Tisza-Polgár-Nyiregyháza. Verkehrswesen auf der Milleniums-Ausstellung in Budapest. Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Febr. d. J. Die gemeinschaftliche Eisenbahn-Direktorenkonferenz in Prag. Generalversammlungen. Personalien (Nekrolog). Börsenbericht.
Aus der Schweiz: Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenb.-Departements über die Geschäftsführung im Jahre 1895.
Entscheidung des Kammergerichts, betr. den Pferdebahnverkehr.
Bücher- u. Zeitschriftenschau: Dr. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Kleinbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Eröffnungen von Strecken. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Güterverkehr. 4. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 26.)

Neben den Artikeln, welche die Geschichte der Eisenbahnen der einzelnen Länder zusammenfassen, enthalten auch die Einzelartikel, welche sich mit bestimmten Bahnunternehmen befassen, ein sehr reiches und werthvolles geschichtliches Material, so vor allem die grossen Abhandlungen über die verschiedenen Deutschen, dann über die Oesterreichischen und Ungarischen, Belgischen und Russischen Staatsbahnen, über die bedeutenderen Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Belgischen, Niederländischen, Schweizerischen, Italienischen und Russischen Privatbahnen, über die 6 grossen Französischen Eisenbahngesellschaften, über die wichtigsten Englischen und Amerikanischen Eisenbahnunternehmungen usw. Besonderes Interesse erwecken die Mittheilungen über jene Eisenbahnen, deren Entstehung in die Wiegenzeit des neuen Verkehrsmittels fällt. Es sind dies ganz kurze, nur dem engeren Lokalverkehr dienende Bahnlinien. Die meisten derselben bestehen heute nicht mehr als selbständige Unternehmungen. Sie sind längst aufgegangen in die grossen Bahnnetze, deren Bildung ein charakteristisches Entwickelungsstadium in der Geschichte der Eisenbahnen aller Länder bildet.

So ist beispielsweise die Stockton-Darlington Eisenbahn, die erste (1825) dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokomotiveisenbahn Englands, heute ein Bestandtheil der North Eastern Eisenbahn. Die im Jahre 1828 eröffnete Theilstrecke der Linz-Budweiser Bahn gehört heute zum Netze der Oesterreichischen Staatsbahnen, und die Linie St. Etienne-Andrezieux, die älteste Eisenbahn Frankreichs, deren Zweck die Ausbeutung der reichen Kohlenlager dieser Gegenden war, zum Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; die Linie Neapel-Portici, die älteste Eisenbahn Italiens, zum Netze der Italienischen Mittelmeerbahnen. Dagegen hat sich die älteste Eisenbahn Deutschlands bis zum heutigen Tage selbständig erhalten, gegenüber den staatlichen Riesenunternehmungen, zu welchen Deutschlands Eisenbahnen jetzt vereinigt sind. Es ist dies die 6,04 km lange Privatbahn von Nürnberg nach Fürth (Ludwigsbahn).

1833 hatten sich einige zielbewusste Männer zur Verwirklichung des bereits 1818 aufgetauchten Bahnprojekts vereinigt. Mit Königlicher Entschliessung vom 19. Februar 1834 erfolgte die Bauerlaubniss und wurde sohin bis Januar 1835 der Grunderwerb durchgeführt, welcher mangels eines Enteignungsgesetzes grosse Schwierigkeiten verursachte. Wegen der Bauausführung wendete man sich an R. Stephenson. Dem Umstande, dass dieser zu hohe Forderungen stellte, ist es allein zu danken, dass die erste Deutsche Bahn auch von einem Deutschen Ingenieur (Denis) gebaut wurde. Die kleine, jeden Anschlusses entbehrende Ludwigsbahn lieferte übrigens, trotz der ihr nach Ablauf des ausschliesslichen Privilegiums erwachsenen Konkurrenz, durch den Umbau der Staatsbahnlinie Nürnberg-Bamberg über Fürth, sowie trotz der Anlage einer Pferdebahnlinie, andauernd glänzende Betriebsergebnisse

und stellte sich die Dividende in den Jahren 1836-1890 durchschnittlich auf 17,5 %.

Aehnlich wie die Ludwigsbahn ist auch die älteste Russische Bahn, die vom Oesterreichischen Ingenieur Gerstner erbaute, nur 25 Werst lange Linie, welche Petersburg mit dem Kaiserlichen Lustschloss Zarskoje Selo und der Villenortschaft Pawlowsk verbindet, bis heute ein selbständiges Unternehmen geblieben und befindet sich in einer sehr günstigen finanziellen Lage. Nicht zu vergessen ist unter den ältesten Deutschen Bahnen die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, heute ein Bestandtheil des Sächsischen Staatsbahnnetzes. Die Anregung zu ihrer Ausführung ging von Friedrich List aus. Das Verdienst ihres Zustandekommens gebührt aber in erster Linie jenen vier Leipziger Kaufleuten, welche sich ungeachtet der damals gegen das Eisenbahnwesen noch bestandenen Vorurtheile zusammenthaten, um das Projekt zu verwirklichen. Auch bei dem damaligen Minister von Carlowitz fand letzteres verständnissvolle Aufnahme. 1835 erfolgte die Bildung der Gesellschaft, und erhielt dieselbe das eigenthümliche Privileg zur Ausgabe von unverzinslichen Kassenscheinen im Betrage von 1,5 Million Mark (ein Drittel des Aktienkapitals). Die Ausrüstung der Bahn wurde fast gänzlich von England besorgt. Die erste Lokomotive „Komet" wurde für 1383 £ von Rothwell & Cie. erworben. Sie kam, in 15 Kisten verpackt, im November 1836 an. Erster Lokomotivführer war der Engländer John Robson. Eine Wagenbauanstalt richtete der Englische Wagenbauer Thomas Worsdell in Leipzig ein. Eigenthümlich war die Bauweise des 513 m langen Tunnels bei Oberau, welcher nach einem vom Oberbergamt in Freiberg entworfenen Plane rein bergmännisch durch Freiberger Bergleute von 4 niedergesenkten Schächten aus erbaut wurde. Die feierliche Eröffnung der ganzen Linie erfolgte am 7. April 1839.

Bei dem Bahnbau der ältesten Periode handelt es sich um Linien, welche keine technischen Schwierigkeiten boten. Als sich der Verkehr entwickelte und die Nothwendigkeit eintrat, die bestehenden Bahnen mit einander zu verbinden oder abzukürzen, lernte man immer grössere technische Hindernisse überwinden und machte schliesslich, seitdem Oesterreich mit der Ueberschienung des Semmerings (vollendet 1859) das bis dahin für unmöglich gehaltene Problem steiler Gebirgsbahnen glücklich gelöst hatte, auch vor hohen Gebirgswänden nicht mehr Halt. Die mächtigsten Gebirgswälle Europas, die Alpen, wurden durch den Uebergang über den Brenner (vollendet 1867), die Durchbohrung des Mont Cenis (vollendet 1871), die Tunnelirung des St. Gotthard (vollendet 1881) und jene des Arlbergs (vollendet 1889) überschient. Ausserdem reift ein weiteres grossartiges Alpenbahnprojekt, die Durchquerung des Simplon mittelst eines 20 km langen Tunnels, der Verwirklichung entgegen. Röll's Encyklopädie widmet jeder dieser grossen Alpenbahnen einen besonderen Artikel.

Die Ausführung der Mont Cenisbahn war in der Piemontesischen Deputirtenkammer schon mittelst Gesetzes vom 15. August 1857 beschlossen. Die Projekte für eine Simplonbahn reichen ebenfalls bis ins Jahr 1857 zurück, und nach dem Dietler'schen Artikel über die Gotthardbahn, welcher ganz besonderes Interesse verdient, ist Ingenieur Koller bereits 1851 in einem durch die Regierungen von Preussen, Sardinien und der Schweiz veranlassten Gutachten für die Wahl des Gotthardüberganges eingetreten. Die Geschichte des grossartigen Gotthardbahnunternehmens, über welches sich auch in den Biographien von Bridel, Escher, Gerwig und Hellwag manche interessante Mittheilungen finden, ist bekanntlich reich an mancherlei Wechselfällen. Insbesondere war die Vollendung des Baues der Gotthardbahn ernstlich in Frage gestellt, als man nach Inbetriebsetzung der Tessinischen Thalbahnen gewahr wurde, dass die ursprünglich von den betheiligten Staaten bewilligten Mittel für die Vollendung des Werkes ganz unzureichend seien. Erst als nach langwierigen Verhandlungen durch den Staatsvertrag vom Jahre 1878 eine namhafte Erhöhung der Subvention (dieselbe beläuft sich insgesammt auf 119 Millionen Francs) zugestanden war, erschien die Vollendung des Unternehmens gesichert. In technischer Beziehung bietet die Gotthardbahn das höchste Interesse, welchem der Artikel Gotthardbahn durch ausführliche Beschreibung der technischen Details und zahlreiche Abbildungen Rechnung trägt. Die nördliche Steilrampe hat Steigungen bis zu 26 ‰ und die Linienführung zeichnet sich durch ihre künstliche Entwickelung aus, welche zur Erreichung der Höhenlage des Haupttunnels ohne unmittelbare Anwendung dieser Steigungsgrenze gewählt werden musste. Die Bahn befindet sich bei Wassen in drei verschiedenen Höhenstufen, welche durch spiralförmige Hebungskurven und Bahntunnels überwunden werden. Das Tessinthal hat zwei Stufen, welche die Bahn ebenfalls mit Hebungskurven und je zwei spiralförmigen Kehrtunnels überwindet. Sehr bemerkenswerth sind auch die zahlreichen und umfangreichen Schutzbauten gegen Lawinen, Eis- und Steinfälle; neue Beobachtungen und Erfahrungen führen noch immer zur Vermehrung und Erweiterung dieser Anlagen, welche in Verpfählungen, Blockwänden, Stein- und Erdwällen, hohen Mauern vor tiefen und breiten Gräben, Stützpfeilern und Verkleidungen in Mörtel- und Trockenmauerwerk, in Galerien von Stein und Eisen usw. bestehen.

Auch jenseits des Ozeans wurden Gebirgsbahnen gebaut, welche den Alpenbahnen würdig an die Seite gestellt werden können, vor allem die grossen Ueberlandbahnen zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean. Diesen Bahnen sind in der Encyklopädie aus der Feder Dr. von der Leyen's ein zusammenfassender Artikel und ausserdem besondere Artikel über die einzelnen Ueberland- (Pacific-) Bahnen gewidmet. Die Bestrebungen zum Bau solcher Bahnen reichen bis in den Beginn des Eisenbahnzeitalters zurück. Zuerst machte Dr. Barlow im Jahre 1833 auf die Wichtigkeit einer solchen Bahn aufmerksam und 1844 bis 1845 wurde von dem Kaufmann Whitney der Plan einer Ueberlandbahn entworfen. Derselbe opferte der Realisirung dieses Projekts sein ganzes Vermögen, ohne dass er einen Erfolg zu erzielen vermochte. Erst 1862 ertheilte der Kongress den Freibrief zum Bau einer Ueberlandbahn an zwei Gesellschaften, deren eine die Union Pacific Railroad von Osten nach Westen und die zweite die Central Pacific Railroad von Westen nach Osten bauen sollte. Beide Gesellschaften erhielten bedeutende Staatsunterstützung theils in Gestalt von Staatsländereien, theils in Form von Darlehen mit staatlicher Zinsbürgschaft. Die Landschenkung umfasste 52 qkm für jede Meile Bahn, die Geldunterstützung ungefähr 53000000 D. Als Vollendungstermin für beide Bahnen war im Freibrief das Jahr 1876 festgesetzt. Schon am 10. Mai 1869 trafen jedoch die Schienen der beiden Bahnen in Ogden (Utah) in der Nähe der grossen Salzseen zusammen.

Im Jahre 1883 wurde der bereits 1872 begonnene Bau der Northern Pacific Eisenbahn vollendet. Schon vorher war in den südlichen Staaten eine, also der Zeit nach die zweite Ueberlandverbindung durch die im Jahre 1881 eröffnete Atchison Topeka and Santa Fè Eisenbahn hergestellt. Eine vierte selbständige Ueberlandbahn ist die 1886 eröffnete Canadian Pacific Eisenbahn, eine fünfte die 1893 eröffnete Great Northern Railroad.

Heute sind durch das Netz der Ueberlandbahnen, welches rund 65000 km umfasst, und durch die übrigen Verbindungsstrecken dieser Bahnen die sämmtlichen Häfen an der Ostküste der Vereinigten Staaten und Kanadas, Montreal, Portland (Maine), Boston, Newyork, Philadelphia, Baltimore bis herunter nach Neworleans und Galveston mit den Häfen des Stillen Ozeans von Vancouver und Port Moody, Viktoria, Seattle, Tacoma, Portland (Oregon), San Francisco, Los Angelos und San Diego, d. h. von der Südkanadischen bis zur Mexikanischen Grenze in Schienenverbindung gesetzt. Im Lokalverkehr beherrscht jede der grösseren Bahnen ein eigenes Gebiet selbständig, im durchgehenden Verkehr stehen die verschiedenen Systeme im regen Wettbewerb und setzen hier-

nach ihre Beförderungsbedingungen fest. Der Preis für die Fahrt einer Person von einer der östlichen Hafenstädte nach San Francisco, Portland oder Tacoma beträgt in der Regel etwa 100 D., die Reise dauert 5 bis 6 Tage. Die Züge sind mit allen Bequemlichkeiten der grossen Amerikanischen Bahnen ausgestattet. Der Vergnügungsreisende wählt meist einen anderen Weg für die Hin- und Rückfahrt, um die landschaftlichen Reize der verschiedenen Strecken geniessen zu können. Die Northern Pacific berührt den Yellowstonepark und durchfährt die romantischen Felsengebirge und das Gebiet des Columbiaflusses. Der Glanzpunkt der Union Pacific ist Utah mit Salt Lake City; die Southern Pacific durchschneidet zwischen Portland und San Francisco grossartige Gebirgsstrecken, sie und die übrigen südlicheren Bahnen bringen den Reisenden auf dem nächsten Wege nach Colorado mit seinen hohen Bergen, tiefen Schluchten und wilden Wasserläufen. Auch die Canadian Pacific durchzieht weite Strecken von hoher landschaftlicher Schönheit. Sie und die beiden anderen nördlichen Bahnen haben erst die Fahrt nach Alaska ermöglicht, dessen Schneeberge und Wasserfälle in den letzten Jahren die Reisenden in grosser Zahl angezogen haben.

Die Gesammtkosten der heute vorhandenen Ueberlandnetze werden auf mehr als 2 Milliarden Dollar, d. i. über 8 Milliarden Mark, geschätzt!

Im Charakter mit den Amerikanischen Ueberlandbahnen vergleichbar ist der grossartige Bau der Sibirischen Bahn. Diese Bahn, welche 1904 fertiggestellt werden soll, führt in einer Längenausdehnung von mehr als 7500 km von Tscheljabinsk, dem heutigen Endpunkt des Europäisch-Russischen Eisenbahnnetzes, durch zumeist unwirthliche und unbewohnte Gegenden bis nach Wladiwostok, dem besten Hafen Ostsibiriens. Der unmittelbare Anstoss zum Bau der Sibirischen Bahn ging vom Kaiser Alexander III. aus, welcher seinen Ministern den Vorwurf machte, dass für die Bedürfnisse Sibiriens, dieses reichen, aber bisher wegen seiner Abgeschlossenheit vom Mutterlande noch unentwickelten Landes, fast nichts geschehen sei. Die Folge davon war, dass thatsächlich mit aller Energie ans Werk gegangen wurde. Grosse Gebiete, welche die Bahn durchzieht, sind vollständig unbewohnt. Die klimatischen Verhältnisse setzen dem Bahnbau ebenfalls grosse Schwierigkeiten entgegen. In Werchneudinsk ist meist nur in 2 Sommermonaten eine Temperatur von über 0° zu verzeichnen. Im oberen Lauf des Uda auf dem Witimskijplateau, dem Jablonowgebirge und anderwärts findet man Boden, der das ganze Jahr hindurch gefroren bleibt. Die Baukosten der Sibirischen Bahn sind mit 350 Millionen Rubel veranschlagt. Dazu kommen noch 25 Millionen Rubel für das Baumaterial, welches, mangels anderer Verkehrswege aus dem Europäischen Russland, vorwiegend auf dem Wege durch den Suezkanal über Wladiwostok auf dem Amur bezogen werden muss.

Nicht minder interessant wie der Bau der Sibirischen Bahn ist jener der Transkaspischen Bahn (Uzun Ada-Samarkand). Der Erbauer dieser Russischen Staatsbahn ist der bekannte General Annenkow, welchem ein, später zwei Eisenbahnbataillone, die auch den Betrieb übernahmen, zur Verfügung standen.

Mit Rücksicht auf die Unwegsamkeit der Gegend, die Nothwendigkeit, alles Material von Russland herbeizuschaffen und gänzlicher Mangel an sonstigen Hilfsmitteln, ging man beim Bau ausschliesslich in der Richtung von West nach Ost vor, und wurde nach Maassgabe der Fertigstellung — der mit allem nöthigen versehene Bauzug, der zugleich dem beschäftigten Personal Unterkunft bot, auf den gelegten Geleisen vorgerückt. Die Schnelligkeit der Bauausführung war eine bemerkenswerthe und betrug durchschnittlich 3 Werst, zeitweise bis zu 6 Werst im Tage. Eine Schwierigkeit ganz eigener Art bot beim Bau der Transkaspischen Bahn, von welcher mehr als 600 Werst im Wüstengebiete liegen, die Bewältigung des Flugsands, sowie die Wasserversorgung. Die letztere erfolgt durch besondere Wasserzüge.

Von den Artikeln, welche einzelne Bahnen behandeln, sei noch der über die Bosnabahn erwähnt. Dieselbe wurde anlässlich der Okkupation Bosniens durch Oesterreich (1870) als schmalspurige Rollbahn zum Nachschub der Verpflegung für die Truppen erbaut und seither in einer Weise umgestaltet, dass dieselbe in ihrer Leistungsfähigkeit vollspurigen Hauptbahnen nicht nachsteht.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1435 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1454 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1460 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 47 der am 26./27. März d. J. in Lugano abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 21. d. Mts.). (Die nächste Sitzung soll am 26. November d. J. in Hamburg stattfinden.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Gleich bei der ersten Lesung dieser Regierungsvorlage (siehe Nr. 28 S. 257 und Nr. 29 S. 270 d. Ztg.) im Abgeordnetenhause wurde dieselbe von Rednern aller Parteien deshalb auf das Heftigste bekämpft, weil das betreffende Uebereinkommen angeblich sehr ungünstig für den Staat sei. Vor der Verweisung der Vorlage an den Eisenbahnausschuss suchte der Eisenbahnminister, Ritter v. Guttenberg, dieselbe wie folgt zu rechtfertigen: Ich möchte mich nur auf die Darlegung der allgemeinen Gesichtspunkte beschränken, welche für das Vorgehen der Regierung in dieser Angelegenheit bestimmend waren. Die Regierung schlägt dem Hause mit dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe die Genehmigung eines Uebereinkommens vor, durch welches der Staat das gesammte Unternehmen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Wege des Ankaufs erwerben will. Die Regierung ist hierbei von der Ueberzeugung geleitet, dass nur der Erwerb dieser sämmtlichen Linien einschliesslich der Elbethalbahn eine den angestrebten Zielen der Ausdehnung der Machtsphäre, der staatlichen Tarifpolitik entsprechende Lösung darstellt und dass in dem neu zuwachsenden Bahnbereiche die Elbethallinie nicht fehlen darf, weil sie den Zugang zum wichtigsten Umschlagplatze bei Laube beherrscht und hierdurch dem Staat die kürzeste Verbindung zwischen Donau und Elbe in die Hand gibt. Ohne gleichzeitige Einbeziehung dieser Linie in das Staatsbahnnetz bliebe die Verstaatlichung der Nordwestbahn ein minderwerthiges Stückwerk. Ist demnach eine Trennung des jetzt einheitlich verwalteten Nordwestbahn-Unternehmens, welche zugleich eingelebte Verkehrsbeziehungen stören würde, aus verkehrspolitischen Rücksichten unannehmbar, so kann das angestrebte Ziel, da die Elbethalbahn derzeit noch nicht einlösbar ist, nur auf dem von der Regierung eingeschlagenen Wege des Kaufübereinkommens erreicht werden. Die gegen den Inhalt des Uebereinkommens vorgebrachten Einwendungen vermögen die Regierung an der auf eingehende Studien und Erhebungen gestützten Ueberzeugung nicht zu erschüttern, dass dieses Uebereinkommen ein für den Staat günstiges ist und insbesondere den Vorzug verdient gegenüber der konzessionsmässigen Einlösung des garantirten Netzes, einer Operation, welche nicht ohne langwierigen Streit und nicht mit sichtbarem Erfolge durchführbar wäre. Um aber diesen Beweis zu erbringen und, wie die Regierung zuversichtlich hofft, die entgegenstehenden Einwendungen und Bedenken zerstreuen zu können, bitte ich diese Vorlage dem Eisenbahnausschusse zu übergeben, damit in demselben die Gelegenheit

gegeben werde, alle jene Verhältnisse klar zu legen, welche die Regierung bestimmt haben, diese Vorlage einzubringen.

Frist für die Bekanntgabe von Tarifänderungen.

In einer an die Regierung gerichteten Eingabe wurde um die Veranlassung gebeten, dass jede wesentliche Tarifänderung in ihrem vollen Umfange, mindestens ein halbes Jahr vor ihrem Inslebentreten, allgemein bekannt gegeben werde. Das K. K. Eisenbahnministerium lehnte dieses Verlangen aus folgenden Gründen ab: Die Erstellung von Tarifen mit Bahnen solcher Staaten, in welchen die Aenderung der Tarife unter Einhaltung eines kürzeren Kundmachungstermines zulässig ist, würde bedeutend erschwert. Die durch eine derartige Neuerung bedingte Beschränkung der Aktionsfreiheit der inländischen Bahnen entspricht auch nicht dem Interesse des verfrachtenden Publikums. Ausserdem ergibt sich auch ein diesbezügliches Hinderniss aus den Konzessionsbestimmungen einiger wichtiger Privatbahnen, kraft welcher dieselben — wie z. B. die Oesterreichisch - Ungarische Staatsbahn, die Südbahn und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn — berechtigt sind, die Wiedererhöhung ermässigter Tarifsätze schon nach deren 3monatlicher Anwendung vorzunehmen. Schliesslich ist zu bedenken, dass eine so lange Publikationsfrist für Tarifänderungen, wie die angestrebte, in keinem anderen Staate besteht.

Antheil des Staates an den Betriebsüberschüssen der Aussig-Teplitzer Bahn.

Die genannte Bahn ist durch das Uebereinkommen vom Jahre 1893 verpflichtet, der Staatsverwaltung einen jährlichen Pauschalbetrag von 100000 fl., ferner die Hälfte jenes Ueberschusses zu überweisen, um welchen das Reinerträgniss des Unternehmens nach erfolgter Abrechnung des Pauschalbetrages von 100000 fl. den Jahresbetrag von 2,4 Millionen Gulden übersteigen sollte. Auf Grund dieses Uebereinkommens sind der Staatskasse in den ersten 3 Jahren nach dessen Inkrafttreten der Gewinnantheil des Staates an den Erträgnissen der Aussig-Teplitzer Bahn rund 1,12 Millionen Gulden zugeführt worden. Ausser den Gewinnantheilen sind dem Fiskus auch die Steuern, im ganzen 2265967 fl., zugeflossen.

Die Staatsverwaltung hat somit aus dem Betriebe der kleinen Aussig-Teplitzer Bahn in den letzten 3 Jahren die Summe von 3,38 Millionen Gulden, also durchschnittlich 1,13 Millionen Gulden im Jahre, bezogen.

Konzessionsurkunde vom 16. Januar 1896 für die Lokalbahn Melnik-Mseno.

Das „R.-G.-Bl. Nr. 34“ und das „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff.“ Nr. 36 publiziren die Urkunde über diese dem Apotheker Viktor Vavra und dem Advokaten Dr. Gustav Pöschl in Melnik verliehene Konzession. Die Bahn ist als normalspurige Lokalbahn auszuführen, soll eine Länge von rund 25 km haben und die Station Melnik der Nordwestbahn mit Mseno verbinden, wobei eine Abzweigung von Lhotka nach Stredenitz und eine Schleppbahn von Melnik zur Elbe anzuschliessen ist. Die Bahn muss binnen einem Jahre dem Betriebe übergeben sein. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre, der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, die Bahn jederzeit mitzubenutzen und unter den in der Konzession enthaltenen Bestimmungen einzulösen. Von den im Lokalbahngesetze, welches auch auf diese Bahn Anwendung findet, nicht enthaltenen Bestimmungen und Bedingnissen sind folgende hervorzuheben: Die Konzessionäre haben eine Kaution von 2000 fl. zu erlegen; von den sonst vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen kann das Handelsministerium entsprechende Erleichterungen gewähren. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen der eventuell zu bildenden Aktiengesellschaft ist ausgeschlossen. Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten oder die Vermehrung von Betriebseinrichtungen nothwendig werden, so können die Kosten hierfür dem der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegenden Anlagekapital zugerechnet werden, welches nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane innerhalb der Konzessionsdauer zu tilgen ist. — Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit ist vorläufig mit 25 km pro Stunde bestimmt. Die Bauausführung und Betriebseinrichtung hat gemäss dem vom K. K. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, Bauplänen, Verträgen und sonstigen Vorschriften zu erfolgen. Sobald die Bahn in zwei aufeinander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens 6 % des Anlagekapitals geliefert hat, kann das K. K. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bestandenen Tarifsätze anordnen; es kann auch im Interesse der Mühlenindustrie tarifarische Verfügungen bezüglich der Behandlung von Getreide und Mehl treffen. Der gesetzlichen Regelung der Personen- und Frachtentarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke haben sich die Konzessionäre jeder Zeit zu unterwerfen.

Konzessionirung der Lokalbahn Tisza-Polgár-Nyiregyháza.

Diese 47 km lange Bahn soll die Flügelbahn Ohát-Kócs-Tisza-Polgár der Lokalbahn Debreczen-Ohát-Kocs-Füzes-Abany bei Tisza-Dob mit der Theiss und in der Station Nyiregyháza eventuell Királytelek mit der Linie Püspök-Ladány-Királytelek verbinden. Die Baukosten sind mit 1320000 fl., d. i. mit 28085 fl. für das Bahnkilometer bemessen, wovon 94000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Ohne die genannte Ausgangs- bezw. Endstation sind in der Konzession 9 noch zu errichtende Stationen bezw. Haltestellen vorgeschrieben, deren Namen wir bei der Eröffnung s. Z. nachtragen werden.

Das Verkehrswesen auf der Millenniums-Ausstellung in Budapest.

Von den mehr als 150 Ausstellungsgebäuden, welche einen Kostenaufwand von 4656020 fl. verursacht haben, ist neben der Industriehalle das in jeder Beziehung bemerkenswertheste Objekt der schöne Bau des Kommunikations- bezw. Handelsministeriums, von dem ein palastartiger Centralbau, massiv errichtet, das Verkehrsmuseum aufzunehmen bestimmt ist.

Auch die Maschinenhalle, deren Eisenkonstruktion später den Bahnhof von Szolnok bilden wird, ist sammt dem Kesselhaus ein nennenswerthes technisches Objekt. Die Bosnische Verwaltung hat ebenso wie Kroatien je vier mächtige Gebäude errichtet.

Die in diesen Gebäuden zur Ausstellung gelangenden Verkehrsgegenstände werden nach den am 2. Mai d. J. zu eröffnenden Millenniums - Feierlichkeiten besprochen werden.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Februar d. J.

In jenem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9335752 Personen und 8634558 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25333477 fl. erzielt, d. i. für 1 km 829 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 8319875 Personen und 7811510 t Güter, 22206885 fl. oder für 1 km 748 fl.; daher ergibt sich für den Monat Februar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 10,8 %.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 2 Monaten des laufenden Jahres 30594 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29688 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1896 auf 1673 fl. gegen 1579 fl. im Vorjahre, d. i. um 94 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1896 auf 10038 fl. gegen 9474 fl. im Vorjahre, d. i. um 564 fl., mithin um 6 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 2 Monate 1896 erzielten Kilometerergebnisses haben von den im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 42 verzeichneten 143 Eisenbahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: Aussig - Teplitzer Eisenbahn 44604 fl., Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Strecke) 32160 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 31002 fl., Leoben - Vordernberger Bahn 25254 fl., Buschtêhrader Eisenbahn Linie Lit. B. 23712 fl., Lokalbahn Swolenowes-Smecna 21027 fl. und Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 20142 fl.

Die gemeinschaftliche Eisenbahn-Direktorenkonferenz in Prag.

Diese wiederholt aufgeschobene Direktorenkonferenz fand kürzlich unter Vorsitz der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen statt. Auf der Tagesordnung standen 32 Verhandlungsgegenstände, von welchen nur folgende von aktuellem Interesse sind. Der Antrag des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Eisenbahnen, falls die Parteireklamationen nicht binnen 6 Monaten erledigt sind, verpflichtet werden sollen, eine Zinsenvergütung zu leisten, wurde abgelehnt. Das Subkomitee motivirte die Ablehnung damit, dass in vielen Fällen die Eisenbahn nicht direkt an der Verspätung der Erledigung Schuld trägt, dass vielmehr die Reklamationen weitläufige Erhebungen und Korrespondenzen bedingen, über deren Zeitdauer die Bahn absolut nicht verantwortlich gemacht werden kann. Der zweite Antrag, betreffend die Erstellung einer gleichlautenden Terminologie der Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Klassifikation, wurde von der Tagesordnung abgesetzt, nachdem das mit der Ausarbeitung betraute Komitee noch mit den Vorarbeiten beschäftigt ist, die vor Ablauf dieses Jahres infolge der Verhandlungen zwischen Deutschland und Belgien nicht beendigt sein dürften. Ueber die Mittheilungen, betreffend die Pariser Revisionskonferenz der Berner Konvention, namentlich über den Antrag, dass Art. 6 I Lit. a), betreffend die obligatorische Routenvorschrift,

sofort durch eine Zusatzbestimmung im Sinne des Vorschlages der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu regeln wäre, wurde eine Einigung nicht erzielt, der Gegenstand auf den Korrespondenzweg verwiesen und der Beschluss bis zur nächsten Konferenz ausgesetzt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Südöstlich-Ungarischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 24. März d. J.

In dieser in Budapest abgehaltenen Versammlung wurde bekannt gegeben, dass die als Fortsetzung der Linie Versecz-Gattaja für die Strecke Gattaja-Lugos-Maros-Illye bereits erworbenen Rechte der letztgenannten Aktiengesellschaft unentgeltlich zu überlassen sind. Dies wurde genehmigend zur Kenntniss genommen, nachdem der Vorsitzende umständlich auseinandersetzte, dass diese, wenn auch unentgeltliche Abtretung im Interesse der Südöstlich-Ungarischen Lokalbahngesellschaft selbst gelegen ist.

Generalversammlung der Budapester elektrischen Stadtbahngesellschaft am 15. April d. J.

In dieser Versammlung wurde behufs Ausbaues der Linie und Vermehrung ihres Wagenparkes die Erhöhung des Aktienkapitals von 5 auf 6 Millionen Gulden durch Ausgabe von 4% Prioritätsobligationen beschlossen. Von dem Reingewinne von 585 731 fl. werden 247 980 fl. zur Vertheilung einer 5% Dividende und 250 000 fl. zur Vertheilung einer 5% Superdividende verwendet und 22 352 fl. als Gewinnübertrag auf neue Rechnung geschrieben.

Generalversammlung der Aktiengesellschaft „Grazer Wagenfabrik" am 15. April d. J.

Aus dem der Versammlung vorgelegten Rechenschaftsbericht von 1895 ergibt sich nach Vornahme der Abschreibungen ein Reingewinn von 66 397 fl. Es wurde beschlossen, hiervon 60 000 fl. zur Bezahlung einer 6% Dividende zu verwenden.

Generalversammlung der Internationalen Wagenleihgesellschaft in Budapest am 16. April d. J.

Nach Inhalt des Rechenschaftsberichtes beträgt der Reingewinn der Gesellschaft im Jahre 1895 271 027 fl. Von dieser Summe werden 175 000 fl. zur Vertheilung einer Dividende von 25 fl. pro Aktie (wie im Vorjahre) verwendet, 7 674 fl. in den Reservefonds, 25 000 fl. in den Dividenden-Reservefonds hinterlegt, 18 418 fl. als Tantiemen verwendet und 44 935 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft am 16. d. Mts.

Nach Abzug der normalen Abschreibungen und Dotirungen im Gesammtbetrage von 64 708 fl. ergibt sich unter Zuziehung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre ein Reingewinn von 147 421 fl. Hiervon wurde zunächst der Kupon der im Umlauf gewesenen 15 496 Prioritätsaktien mit 77 480 fl., d. i. 5 fl. pro Stück eingelöst. Von den sohin verbleibenden 69 941 fl. gelangen auf die im Umlauf befindlichen 24 600 Stück Stammaktien 49 200 fl., d. i. 2 fl. pro Aktie, zur Auszahlung; 10 000 fl. werden dem Oberbau- und Fahrbetriebsmittel-Erneuerungsfonds zugewiesen und die erübrigenden 10 741 fl. pro 1896 vorgetragen. Gleichfalls einstimmig erfolgte die Genehmigung folgender Statutenänderungen, betreffend die zeitweilige Sistirung der tilgungsplanmässigen Amortisation von gesellschaftlichen Prioritätsaktien. Der Bericht des Verwaltungsrathes führt diesbezüglich im wesentlichen aus: Zufolge der Statuten hat die tilgungsplanmässige Amortisation der gesellschaftlichen Prioritätsaktien entweder im Wege der Verloosung oder durch börsenmässigen Rückkauf unter dem Parikurse zu geschehen, in welch letzterem Falle Genussscheine nicht auszugeben sind. Dementsprechend erfolgte auch die Erwerbung dieser Aktien für Zwecke der Amortisation thatsächlich ohne Hinausgabe von Genussscheinen. Die im verflossenen Jahre eingetretene Kurssteigerung der Prioritätsaktien liess die Möglichkeit einer Erwerbung derselben unter Pari zweifelhaft erscheinen. Gleichwohl könne der Verwaltungsrath im Interesse der Gesellschaft sich auch nicht dazu entschliessen, die Amortisation im Wege der Verloosung vorzunehmen, da in Konsequenz dessen ein bei dem gesellschaftlichen Unternehmen neues Papier in Gestalt der Genussscheine geschaffen würde, dessen Existenz die bei Genehmigung der Gesellschaftsofferte für die Herstellung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe im Gemeindegebiete von Wien unerlässliche finanzielle Umgestaltung des Gesellschaftsunternehmens wesentlich erschweren würde. Der Verwaltungsrath beantragt sohin zu Art. 9 der Statuten folgenden Zusatz: „Dem Verwaltungsrathe steht das Recht zu, die dem statutarischen Tilgungsplane entsprechende Amortisation von Prioritätsaktien für die Jahre 1895, 1896 und 1897 ganz oder theilweise zu sistiren. In diesem Falle ist jedoch die entsprechende Einziehung von Aktien spätestens während des Jahres 1898 nachzuholen und sind mittlerweile die dem Tilgungsplane entsprechenden Amortisationsquoten jeweilig zu reserviren und in pupillarsicheren Effekten anzulegen." — Mit dieser wurde zugleich eine zweite Statutenänderung genehmigt, welche die derzeitige Höhe des Aktienkapitals mit Rücksicht auf die bisher amortisirten 5 504 Stück Prioritätsaktien bekannt gibt und lautet: „Es beträgt demnach das Aktienkapital der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft gegenwärtig 4 009 600 fl., zertheilt a) in 24 600 Stück Stammaktien à 100 fl., zusammen im Nominalbetrage von 2 460 000 fl., b) in 15 496 Stück Prioritätsaktien à 100 fl., zusammen im Nominalbetrage von 1 549 600 fl."

Personalnachrichten (Nekrolog).

Der Ungarische Reichstagsabgeordnete Benjamin B o r o s, Direktor der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen, ist im Alter von 57 Jahren gestorben. Boros galt in technischen Fragen als Autorität. Seine Studien hatte er in Wien und Prag absolvirt. Er gehörte dem Reichstage seit 12 Jahren an und war Mitglied der liberalen Partei. Die von ihm geleiteten Eisenbahnen zählen zu den blühendsten Unternehmungen Ungarns. Während der vor einigen Wochen geführten, sehr erregten Debatte über den Vizinalbahnbau hielt Boros im Abgeordnetenhause eine vielbemerkte Rede, in welcher er den Reichstag warnte, wegen einzelner vorgekommener Missbräuche die Institution der Vizinalbahnen zu schädigen. Bei der Begründung der Ungarischen Agrar- und Rentenbank wurde Boros in den Direktionsrath gewählt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erklärungen des Ungarischen Finanzministers in der Budgetdebatte, betreffend den Staatshaushalt Ungarns, die Vorkehrungen für die Valutaregulirung und den Stand der Ausgleichsverhandlungen, haben allgemein befriedigt; die bisher für den Monat März d. J. veröffentlichten Betriebseinnahmen der grösseren Eisenbahnen stellen für das ganze I. Quartal d. J. eine Besserung gegen das Vorjahr in Aussicht; in der ersten Aprildekade sind rund 10 000 Wagen Böhmischer Braunkohle auf dem Elbewege exportirt worden. Die Wirkung aller dieser erfreulichen Ergebnisse wurde durch die ungünstige Aufnahme der Regierungsvorlage über die Erwerbung des Nordwestbahnnetzes im Abgeordnetenhause abgeschwächt, insbesondere als Gerüchte über die Zurückziehung dieser Vorlage, behufs neuerlicher Unterhandlungen, im Umlauf waren. Am empfindlichsten litten natürlich darunter die Aktien der Nordwestbahn (260,75), Elbethalbahn (272,50), Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (213), aber auch die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3405), Staatsbahn (340,25), Südbahn (95,50), Buschtêhrader Bahn Lit. B (534) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (292,50). Gleich blieben die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (193) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207,25). Besseren Anwerth fanden die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1720) und Buschtêhrader Bahn Lit. A (1460). Sehr gesucht waren die Aktien der beiden Budapester Wagenleih-Gesellschaften (internationale 425, allgemeine 430) infolge ihrer hohen Dividenden.

Aus der Schweiz.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung im Jahre 1895.

Wesentliche Aenderungen bezüglich der Organisation des Departements sind im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

Ueber Gesetze, Verordnungen und Postulate wird mitgetheilt, dass mit dem 18. Oktober 1895 das Bundesgesetz, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Betheiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895, in Kraft trat. Der Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen mit Botschaft vom 11. November wurde vor der Dezembersession den Eidgenössischen Räthen zugestellt.

In Anwendung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes wurde am 5. Februar 1895 eine Verordnung, betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen, erlassen.

Durch Bundesrathsbeschluss vom 4. Juni 1895 wurden allgemein gültige Bestimmungen über die Maximalgeschwindigkeiten der Züge der Schweizerischen Eisenbahnen festgesetzt. Im Februar kamen die in Verfolgung der Motionen Curti und Cornaz (Eisenbahnreform und Rückkauf) unternommenen Studien zur Ermittelung der beim konzessionsmässigen Rückkaufe zu zahlenden Entschädigungen zum vorläufigen Abschluss. Der darüber vorliegende Bericht mit ausführlichem Zahlenmaterial wurde einer Kommission von Sachverständigen zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt. Die Kommission überzeugte sich dann, dass vor allem durch eine Revision des Eisenbahn-Rechnungsgesetzes für eine

zweckentsprechende Rechnungsstellung seitens der Bahnverwaltungen gesorgt werden müsse.

Betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen wurden die Begrenzungsprofile der im internationalen Verkehr zugelassenen Personen- und Güterwagen infolge der von den einzelnen Verbandsstaaten gewünschten Aenderungen einer Neubearbeitung unterworfen und nach Billigung des Entwurfs durch die Regierungen der Verbandsstaaten die neue Profilsammlung Ende des Jahres publizirt. Ausserdem wurden Ergänzungen zu den Verzeichnissen über die zugelassenen Maximalradstände von Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr im Monat Juli verschickt. Eine Einladung für eine weitere, die technische Einheit des Eisenbahnwesens betreffende Konferenz erging an sämmtliche Staaten des Kontinents. Betreffend diese auf das Internationale Uebereinkommen bezüglichen Verhandlungen verweist der Bericht auf den Bericht des Departements des Auswärtigen (politische Abtheilung), woselbst auch über die den Simplondurchstich betreffenden Unterhandlungen referirt wird.

Im Berichtsjahre wurden 22 Konzessionsgesuche eingereicht, dazu kamen 27 vom Vorjahre her hängige. In 8 Fällen wurde dem Gesuche entsprochen, auf eins wurde nicht eingetreten, 2 Gesuche wurden zurückgezogen. Als unerledigt mussten auf das folgende Jahr 34 Konzessionsbegehren übertragen werden. Von denselben ist jedoch noch eine Anzahl als hinfällig zu betrachten.

Konzessionsänderungen wurden 8 bewilligt, Konzessionsübertragungen fanden 3 statt, 6 Konzessionen erloschen infolge unbenutzten Ablaufs der Fristen. In 35 Fällen wurden Fristverlängerungen bewilligt. Betriebsverträge wurden 5 genehmigt. Auf 7 neuen Linien bezw. Strecken wurde nach vorangegangener Untersuchung die Eröffnung des Betriebes gestattet.

Die Zahl der am Ende 1895 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten, theilweise im Bau begriffenen Bahnen betrug 87.

Von 6 neu gegründeten Gesellschaften wurden die Statuten genehmigt. In 11 Fällen wurden Statutenänderungen genehmigt

Der Finanzausweis von 6 Linien wurde vorgelegt und genehmigt.

Im Jahre 1895 wurden 8 Verpfändungen an 8 Bahngesellschaften bewilligt im Gesammtbetrage von 137 335 000 Frcs.

Neue Bahnlinien befanden sich 24 im Bau bezw. im Stadium der Projektgenehmigung. 14 Linien waren Ende 1894 unvollendet geblieben und 10 Bahnstrecken kamen neu hinzu, nämlich:

Sihlwald-Sihlbrugg	4,10	km
Spiez-Erlenbach	10,17	„
Apples-l'Isle	10,76	„
Verbindungsgeleis Plainpalais-Cornavin in Genf	1,57	„
Rheineck-Walzenhausen	1,23	„
Tramway Platte-Oberstrass (Centrale Zürichbergbahn) in Zürich	1,46	„
Luganeser Tramway	4,49	„
Lausanner Tramway (einschliesslich Abzweigung nach Lutry)	10,84	„
Tramway Aubonne-Allaman	2,61	„
Tramway der Landesausstellung in Genf	2,48	„

Die Gesammtlänge dieser 24 Linien, für deren Bau rund 54 100 000 Frcs. verausgabt wurden, beträgt 231 km.

Ueber die einzelnen Baulinien der Nordostbahn wird folgendes mitgetheilt: Die Bauarbeiten der Linie Eglisau-Schaffhausen wurden im März 1895 am Viadukt über den Rhein bei Eglisau begonnen. Ende des Jahres 1895 waren auch die Erdarbeiten im Rafzerfeld und der Tunnel bei Neuhausen im Bau. Die Erledigung des Bauprojekts auf Badischem Gebiet hatte sich verzögert und gemäss Mittheilung der Badischen Regierung konnte dem Gesuch der Nordostbahn und einiger Schweizer Gemeinden um Verlegung der projektirten Badischen Station Jestetten von der östlichen auf die westliche Seite dieser Ortschaft nicht entsprochen werden.

Auf der Linie Luzern-Immensee sind die Bauarbeiten wesentlich vorgeschritten, ebenso bei der Linie Zug-Goldau. Ueber das im Berichtsjahre eröffnete Theilstück Lenzburg-Wildegg der Seethalbahn sagt der Bericht, dass einem Gesuch der Bahnverwaltung über Erstellung eines eigenen Aufnahmegebäudes mit Güterschuppen behufs Einführung eines unabhängigen Dienstes auf der Station Lenzburg der Aargauischen Südbahn nicht entsprochen wurde, da das Bestehen von zwei nebeneinander liegenden Stationen mit verschiedenem Personal der Tendenz von Art. 30 des Eisenbahngesetzes (Erleichterung des durchgehenden Verkehrs auf den Schweizerischen Bahnen) nicht entsprochen hätte.

Mit der Fortsetzung der Sihlthalbahn nach Sihlbrugg schliesst sich dieselbe auf dieser gemeinsamen Station unmittelbar an die Linie Thalweil-Zug an.

Die Bauprojekte der 41,13 km langen Schmalspurbahn Landquart-Chur-Thusis verursachten dem Eisenbahndepartement eine bedeutende Arbeit infolge der über Trasse- und Stationsfragen stark divergirenden Ansichten der Kantons- und Gemeindebehörden und der betheiligten Bahngesellschaften. In Thusis wünschte die Rhätische Bahn aus Betriebs- und finanziellen Rücksichten die Bahnstation möglichst im Thal anzulegen, während die Behörden die Lage der Station auf der Höhe der Ortschaft wünschten. Es konnte schliesslich ein Mittelprojekt genehmigt werden, welches die spätere Fortsetzung der Bahn nach dem Schyn (Albulabahn) gestattet. Für die 4 km lange Strecke zwischen Rothenbrunnen und Rotels wurde die Verlegung der Trasse von der Berghalde weg an das am linken Ufer der Hinterrheins bestehende Wehr genehmigt. Diese Verlegung geschah auf Wunsch des Kantons Graubünden. Bei den Unterhandlungen über die in Chur anzulegende Station sah sich das Departement schliesslich veranlasst, die Grundsätze zu formuliren, nach welchen die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofs Chur behufs Anschluss der Schmalspurbahn zu geschehen habe. Das Eisenbahndepartement fand gemäss Art. 30 des Eisenbahngesetzes nur einen Gemeinschaftsbahnhof statthaft. Am 8. November 1895 wurde den bezüglichen Vorlagen die generelle Genehmigung ertheilt.

Die Schmalspurbahn Apples-l'Isle wird als Zweiglinie der im Berichtsjahre eröffneten Bahn Bière-Apples-Morges erstellt. Die Seilbahn Rheineck-Walzenhausen wird einspurig hergestellt, Motor Wassergewicht.

Die Genfer Schmalspurbahnen werden ihre beiden Netze auf dem linken und rechten Rhoneufer unter Benutzung der neuen Coulouvrenièrebrücke mit einem Geleis verbinden, welch' letzteres gleichzeitig den Personenverkehr zwischen Plainpalais und dem Hauptbahnhof in Cornavin vermitteln soll. Ein zweites Anschlussgeleis wird bis in den dortigen Güterbahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer- und der Jura-Simplonbahn reichen und künftighin den direkten Uebergang und den Transport von normalspurigen Güterwagen auf dem schmalspurigen Bahnnetz mittelst besonderer Rollschemel gestatten.

Es ist bemerkenswerth, dass für alle während des Berichtsjahrs im Stadium des Baues oder der Projektgenehmigung befindlichen Tramwaylinien der elektrische Betrieb vorgesehen ist. Mit Ausnahme des Tramways der Landesausstellung in Genf soll oberirdische Kontaktleitung mit Rückleitung des Stroms durch die Schienen zur Anwendung kommen. Beim Ausstellungstramway wird die eine Schiene zur Hinleitung und die andere zur Rückleitung verwendet. Die Genfer Tramwaygesellschaft beabsichtigt für ihre Hauptlinie Carouge-Genf-Chêne-Moillesuleg ebenfalls den elektrischen Betrieb mit Luftleitung einzuführen. Die bezüglichen Arbeiten sollen vor Eröffnung der Landesausstellung beendet sein.

Um die nachtheiligen Wirkungen der elektrischen Ströme des Tramwaybetriebs auf den Telephonverkehr vorzubeugen, verlangt die Telegraphendirektion jeweilen die Vornahme der zum Schutz des Telephondienstes nöthigen Maassregeln, wie Verlegung von Telephonlinien, Legung solcher in Kabeln, besondere Erdrückleitungen, empfindliche Schmelzapparate usw. Das Eisenbahndepartement hielt die Tramwayverwaltungen an, dafür zu sorgen, dass die Bahnreisenden und das Publikum überhaupt, sowie das Eigenthum Dritter gegen jede Gefährdung infolge des Starkstrombetriebs thunlichst geschützt werden.

Im Berichtsjahre kam der Art. 8 des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 das erste Mal zur Anwendung. Er betrifft die Konzessionirung und Aufsicht aussergewöhnlicher Transportanlagen.

Betreffend die Anlage von Doppelgeleisen sagt der Bericht, dass die Strecke Pratteln-Stein der Bötzbergbahn seit 1. Juni 1895 zweispurig betrieben wird. Die Strecke Zollikofen-Herzogenbuchsee wird für die Sommersaison 1896 dem zweispurigen Betrieb übergeben werden können. Ebenso die Strecke Fluhmühle-Luzern. Auf der Gotthardbahn ist das zweite Geleise auf der Strecke Osogna-Bellinzona vollendet. Auf der Strecke Flüelen-Erstfeld sind die Arbeiten erheblich gefördert worden. Auf der Nordostbahn ist das zweite Geleis Zürich-Thalweil im Bau. Der Jura-Simplonbahn wurde bis Ende 1900 eine Frist für die Anlage verschiedener Doppelgeleise eingeräumt. Gebaut wurde im Berichtsjahre das Theilstück Bussigny-Cossonay.

Dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre 1895 folgende 8 Bahnstrecken, zusammen 56,31 km (Baulänge):

1.	Centrale Zürichbergbahn Strecke Pfauen-Fluntern	am 16.2.	1,73	km
2.	Resttheilstrecke Feuerthalen-Schaffhausen der Nordostbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen	„ 2/4.	1,00	„
3.	Basler Strassenbahn	„ 6/5.	2,77	„
4.	Huttwil-Wolhusen	„ 9/5.	24,80	„
5.	Bière-Apples-Morges	„ 1/7.	19,31	„

6. Dolderbahn in Zürich . . . . am 13/7. 0,81 km
7. Lenzburg-Wildegg . . . . „ 1/10. 4,02 „
8. Centrale Zürichbergbahn Strecke Platte-Oberstrass . . . . „ 2/11. 1,46 „

(Schluss folgt.)

Entscheidung des Kammergerichts, betreffend den Pferdebahnverkehr.

Eigenes Verschulden eines durch Absturz Verletzten liegt nicht darin, dass dieser sich während der Fahrt vom Verdeck des Pferdeeisenbahn-Wagens nach dem Perron zum Absteigen begibt. So hat nach einem in den „Bl. f. Rechtspfl." abgedruckten Erkenntniss der 9. Civilsenat des Kammergerichts in folgendem Rechtsfall entschieden. Ein Fahrgast der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft hatte, in der Absicht auszusteigen, während der Fahrt seinen Sitz auf dem Decke des Pferdebahnwagens verlassen und war beim Herabsteigen auf der zum Hinterperron hinabführenden Treppe, als der Wagen die Ausgangskurve der Schienengabelung passirte, infolge der Schwankungen, die der Wagen beim Durchfahren der Weiche erlitt, aus dem Gleichgewichte gekommen, von einer der obersten Treppenstufen herabgestürzt und bei dem Versuche, sich mit der linken Hand zu halten, wurde ihm der kleine Finger eingeklemmt und durch ein scharfes Blech abgetrennt. Das Kammergericht hat die Pferdebahngesellschaft für haftpflichtig erklärt. Wenn auch das Auf- und Abspringen während der Fahrt in den meisten Fällen als eigenes Verschulden anzusehen sei, so könne das, was vom Auf- und Abspringen gelte, doch nicht ohne weiteres auf die vorbereitenden Handlungen ausgedehnt werden, die Jemand in der Absicht vornimmt, um demnächst den Wagen zu verlassen. In dem vorliegenden Falle habe der Verunglückte vom Anfang der Treppe aus dem Schaffner kundgeben wollen, dass dieser an der Haltestelle den Wagen zum Halten bringen möge. Sein Verfahren sei nicht nur ein im allgemeinen in Berlin übliches, sondern ein dem eigenartigen Betriebe einer mit Decksitzen ausgestatteten Pferdebahn entsprechendes. Um zu verhüten, dass der Wagen ohne anzuhalten an der Haltestelle vorüberfährt, müsse der auf dem Decke befindliche Fahrgast dem Schaffner von seiner Absicht, auszusteigen, Kenntniss geben. Dies geschehe, da der Schaffner, wenn nicht gar im Innern des Wagens, sich meist auf dem Hinterperron aufhalte, naturgemäss in der Weise, dass er von seinem Decksitze sich erhebt und die ersten Stufen der Treppe während der Fahrt hinabsteigt. Denn auf dem Decke befinde sich keine mechanische Vorrichtung, durch die der Fahrgast in den Stand gesetzt wäre, ohne seinen Sitzplatz zu verlassen, den Schaffner von seiner Absicht, auszusteigen, zu verständigen. Wenn es daher auch richtig sei, dass Niemandem die Gefahr verborgen bleiben könne, die in dem Verlassen des Decksitzplatzes und dem Herabsteigen auf die Treppe während der Bewegungen und Schwankungen des Wagens, besonders für ältere Personen liegt, so bringe es doch gerade der eigenartige Betrieb einer solchen Pferdebahn mit sich, dass auch vorsichtige Fahrgäste zur Vermeidung von Nachtheilen bei ordnungsmässiger Benutzung dieser Fahrgelegenheit sich in diese Gefahr begeben. Man könne ihnen darum bei den obwaltenden Verhältnissen nicht vorwerfen, dass sie den allgemein üblichen und erforderten Grund von Aufmerksamkeit, die von jedem vernünftigen und zurechnungsfähigen Menschen vorausgesetzt werden müsse, nicht beobachtet hätten. Es handle sich hier vielmehr um eine Gefahr, die bei dem eigenartigen Betriebe der Pferdebahn die Benutzung eines Deckplatzes regelmässig mit sich bringe und die eben deshalb von dem Unternehmer zu tragen sei.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. Eger, Regierungsrath. XII. Bd. 3 Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1896.

Das soeben erschienene Heft theilt 59 Entscheidungen höchster Gerichts- und Verwaltungshöfe mit. Aus dem reichen Inhalte derselben mögen folgende Rechtssätze, weil von allgemeinerem Interesse, hier Aufnahme finden:

1. Die Anordnung der Abfahrt eines Zuges bevor den Reisenden die zum Einsteigen nothwendige Zeit gelassen war, sodass diese, um mitzukommen, auf den schon in Bewegung befindlichen Zug springen müssen, enthält ein Verschulden der Eisenbahn, welches bei einem dabei entstehenden Unfalle dasjenige des Reisenden durch Verletzung des § 61 Abs. 1 Betr.-Ordn. überragt und die Haftpflicht der Bahn begründet. (Reichsgerichtsurtheil vom 13. Juli 1894.)

2. Auch im Durchgangsverkehr bleiben die Beamten nur ihrer eigenen Bahnverwaltung unterstellt, ein Unfall auf fremder Bahn gibt nur der eigenen Bahn gegenüber einen Anspruch. (Reichsgerichtsurtheil vom 25. Oktober 1894.)

3. Die Bahn ist nicht zu prüfen befugt, ob der Begleiter eines Thiertransportes auf Freifahrtschein an diesem Transporte in irgend einer Weise, z. B. als Eigenthümer oder Beauftragter desselben, betheiligt ist. Der Reisende, welcher zur Erlangung der Freifahrt sich als Begleiter eines derartigen Transportes ausgibt und dem für solche vorgeschriebenen Bedingungen unterwirft, begeht keinen Betrug. (Entsch. d. Appelhofes in Aix vom 19. Mai 1895.)

4. Die Uebersendung der zu einem Wagen Waaren gehörenden Frachtbriefe in e i n e m Briefe von einem Spediteur an einen anderen enthält keine Verletzung des Vorrechts der Post. (Reichsgerichtsurtheil vom 25. Mai 1895.)

5. Im Sinne des § 153 des Vereinszollgesetzes sind Angestellte alle diejenigen, welche im Auftrage der Bahnverwaltung bestimmte, zum eigentlichen Betriebe gehörende Dienstverrichtungen versehen. Die Haftbarkeit der Bahn für Defraudationen dieser Leute ist auf diejenigen Fälle beschränkt, in denen die Zolldefraudation nicht ohne die Dienstverrichtung hätte vorgenommen werden können. (Reichsgerichtsurtheil vom 1. Juli 1895.)

6. **Zur Strafbarkeit des Baumeisters nach § 330 des Strafgesetzbuches genügt nicht ein Verstoss gegen Regeln. welche sich aus den Gesetzen vernünftigen und umsichtigen Denkens ergeben, vielmehr wird eine Verletzung der allgemein anerkannten Regeln der Baukunst erfordert.** (Reichsgerichtsurtheil vom 2. Juli 1895.)

Einen Beitrag zur Lösung der Haftpflichtfrage bei beiderseitigem Verschulden liefert die anschliessende Abhandlung von Dr. Riesenfeld, Gerichtsassessor in Breslau. Die Haftpflicht bei Reexpedition, d. h. Neuaufgabe einer angelangten und auch im Verwahr der Bahn befindlichen Sendung, hat Ritter von Rinaldini, Oberoffizial in Wien, S. 262–269 erörtert. Muschweck, Offizial in München, behandelt die Berechnung des Schadensersatzes bei Beschädigung von Frachtgut nach internationalem Eisenbahn-Frachtrecht (Art. 37 des Internationalen Uebereinkommens). Derselbe fordert ebenso wie Ritter von Kautsch in seiner Arbeit (Heft 2 Seite 169 ff.) die Abänderung dieses Artikels. Die letzte Abhandlung, deren erster Theil allerdings erst abgedruckt ist, betrifft „Die Arbeiterschutzgesetzgebung und die Eisenbahnunternehmungen". In übersichtlicher und klarer Darstellung entwickelt und begrenzt Ober-Rechnungsrath Dr. Zeller in Darmstadt den Begriff der Eisenbahnen im Sinne der verschiedenen Bestimmungen der Reichsgesetze.

In der Litteraturübersicht werden kürzlich erschienene eisenbahnrechtliche oder mit dem Eisenbahnrecht in Zusammenhang stehende Schriften von v. Rinaldini, Haarmann, Hilscher, Suppes, v. Buschman, W. Hoff, Burchard usw. besprochen. Den Schluss bildet eine kurze Zusammenstellung der neuesten Gesetzgebung.

Die **„Zeitschrift für Kleinbahnen"**, welche im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben wird und zugleich Organ des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen ist (Verlag von Julius Springer in Berlin N.), hat in dem vorliegenden vierten Heft des dritten Jahrgangs für April 1896 folgenden Inhalt: Wie entsteht eine Kleinbahn? Vom Königlichen Regierungsassessor Scharmer in Breslau. Einleitende Bemerkungen. Die Vorverhandlungen: Gewerbsmässige Unternehmer und Interessentenunternehmungen; Ausführung in eigener Regie durch Kommunalverbände; Kreisbahnen und städtische Strassenbahnen; Provinzialverbände; Kleinbahnkomitees, Kleinbahngesellschaften; Betheiligung der Interessenten; Zinsbürgschaften und Aktienübernahme; Grunderwerb; Strassenbenutzung. Das Genehmigungsverfahren. Vorverfahren: Der Genehmigungsantrag; Form, Inhalt (Staatsbeihilfe); Vorentscheidung des Ministers; Vornahme von Vorarbeiten. Die Genehmigung: Weitere Unterlagen, insbesondere die Zustimmung der Wegeunterhaltungspflichtigen; Wettbewerb verschiedener Unternehmer; Kautionen; Vorbehalte. Planfeststellungsverfahren: Seine Stellung im Genehmigungsverfahren; Unterlagen und Gegenstände des Verfahrens, insbesondere die Anordnung von Feuerschutzmaassregeln. Abnahme der Bahn. Freiwerden der Baukaution; Vorbehalte, Betriebskaution. — Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Elektrische Strassenbahnen und Telephonstörungen. — Kolonialbahnen. Vom Königlich Bayerischen Hauptmann a. D. Paulus in Berlin. — Gesetzgebung: Preussen: Allerhöchster Erlass vom 20. Februar 1896, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Aktiengesellschaft Georg Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück zum Bau einer Kleinbahn von der sogen. Wallücke im Wiehengebirge zur Eisenbahnstation Kirchlengern mit Abzweigung nach der Weserbrücke bei Löhne. Allerhöchster Erlass vom 20. Februar 1896,

betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Kreis Kreuznach zum Bau einer Kleinbahn von Kreuznach nach Winterburg mit Abzweigung von Wallhausen. — Oesterreich: Gesetz vom 17. Januar 1896, wirksam für das Herzogthum Krain, betreffend die Förderung der Bahnen niederer Ordnung. — Russland: Kaiserlicher Erlass vom 21. April/3. Mai 1895, betreffend Bau und Betrieb der Orjechowo'schen Nebenbahnen. — Kleine Mittheilungen: Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen Ein Wort zur Berliner Verkehrsfrage. Geschäftsbericht über das 3. Geschäftsjahr der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft, Aktiengesellschaft in Berlin. Die Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnen im Jahre 1894. Geschäftsbericht der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft für das Jahr 1895. Die Kleinbahnfrage in England. Ersatz der Dampflokomotiven für den Rangirbetrieb auf den Stationen der Kabelbahn der Newyork-Brooklyner Brücke durch elektrischen Antrieb. Brückeneinsturz auf einer elektrischen Bahn in Nordamerika. Die Strassenbahnen im Staate Newyork. Eröffnung der Kleinbahnstrecke Opalenitza-Neustadt bei Pinne. — Bücherschau. — Zeitschriftenschau. — Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen: Einige Mittheilungen über den Betrieb der Elektrizitätswerke in Hamburg. — Vorschriften der Preussischen Staatsbahnverwaltung für die Einrichtung elektrischer Starkstromleitungen. — Erfahrungen aus dem Pferdebahnbetrieb. Verlauf einer Staupeepidemie. — Brandunfall beim elektrischen Strassenbahnbetrieb in Remscheid. — Strasseneisenbahngesellschaft Hamburg. — Frankfurter Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Frankfurt a/M. — Niederwaldbahn-Gesellschaft Rüdesheim a/Rh. — Strassenbahngesellschaft in Stettin. — Generalversammlung der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft. — Verkehrsergebnisse.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die Reststrecke Luschwitz - Blotnik der Nebenbahn Lissa - Wollstein für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Durch Eröffnung dieser Reststrecke ist die vollständige Verbindung zwischen Lissa und Wollstein hergestellt und werden mit dem Tage der Eröffnung der Frachtberechnung die abgekürzten Entfernungen der an dieser Strecke gelegenen Stationen zu Grunde gelegt.

Posen, den 16. April 1896. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen
Königlichen Eisenbahndirektionen
und die Grossherzogliche Eisenbahndirektion in Oldenburg.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Station Kray Süd für den Personen- und Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Essen B. M.-Wattenscheid unseres Bezirks angelegte Station Kray Süd für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) eröffnet werden. Mit demselben Tage treten für diese Stationen direkte Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen in Kraft.

Essen, den 21. April 1896. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten direkte Frachtsätze für den Klassengutverkehr zwischen Brambach und Udwitz-Görkau in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. April 1896. (793)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif, vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

München, im April 1896. (794)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Zu Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält die gemäss unserer Bekanntmachungen vom 9. und 31. März d. J. am 1. April d. J. in den Bedingungen zur Abtheilung C des Ausnahmetarifs (für geschlossene regelmässige Sendungen von 200—300 t) eingeführten Aenderungen und Berichtigungen zum Tarifnachtrage I. — Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 21. April 1896. (795)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Die im Nachtrag VI vom 1. März d. J. zum Tarifheft 1 auf Seite 71 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 18a (Heu und Stroh) für Turnau (B. N. B.) gelten vom heutigen Tage an auch für Turnau (S. N. D. V. B.).

Dresden, am 25. April 1896. (796)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 15. Mai dieses Jahres der Nachtrag VI in Kraft, der u. a. neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Hirschfelde und Ostritz enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 20. April 1896. (797)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe V. Berlin-Stettin - Mitteldeutscher Verkehr. Ostdeutsch - Mitteldeutscher Verkehr. Die Vorschrift in den Ausnahmetarifen 6 bezw. 6b der Tarife für die vorbezeichneten Verkehre, wonach die Anwendung der Ausnahmetarife für Braunkohlenkoks (auch Grudekoks genannt) bei Gestellung von Wagen von 15 t und höherem Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab aufgehoben.

Magdeburg, den 20. April 1896. (798)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nothstandstarif für Düngemittel. Am 15. Juni d. J. wird der Nothstandstarif für Düngemittel neu herausgegeben. Derselbe enthält neben den bisher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen die neue Bestimmung, dass die ermässigte Fracht (mit Ausnahme der im Tarif vorgesehenen Fälle) bei der Abfertigung nur dann berechnet wird, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbrief den Zusatz enthält: „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande“, während beim Fehlen dieses Zusatzes die Frachtermässigung erst im Wege der Rückvergütung nach erbrachtem Verwendungsnachweise binnen längstens 6 Monaten nach der Aufgabe der Sendungen gewährt wird.

Ferner ist im Abschnitt I der Artikel „Kalkerde (erdiger kohlensaurer Kalk)“ gestrichen worden.

Abzüge des Tarifs sind durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bhf. Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 21. April 1896. (799)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V. Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag 5 zum Heft 2 des oben bezeichneten Tarifs zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neue Entfernungen für die Station Wahrstedt-Velpke;
2. Frachtsätze für die Beförderung von Milch usw. zwischen
   a) Reinstedt und Ballenstedt bezw. Gernrode,
   b) Reurieth und Meiningen;
   c) Sülzenbrücken und Neudietendorf;
3. Ergänzung des Ausnahmetarifs 5b für gebrannte Steine durch Einbeziehung mehrerer Stationen;
4. Streichung der auf Seite 144 des Nachtrags 3 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Brennstoffe, da für diese Stationsverbindungen die gleich hohen bezw. niedrigeren Sätze des Ausnahmetarifs 6 b II Anwendung finden;
5. Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge 1—4, insbesondere vom 15. Juni d. J. ab gültige erhöhte Entfernungen zwischen Lauscha und Liebenstein-Schweina, sowie Guthmannshausen und Teuchern.

Die übrigen im Nachtrag enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen sind bereits früher veröffentlicht.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 22. April 1896. (800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite IV.

Nr. 8. Jahrgang 1896. Berlin, am 25 April 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

1. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A E	3	1	Sack	alte Kleidungsstücke	23	1	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A H	1350	1	Kiste	leer —	23	2	Magdeburg Elb.	K. E.-D. Magdeburg	
3	A M	4292	1	„	leere Kisten —	23	3	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
4	A & V	4/5	2	—	l. Spritfässer —	72	4	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
5	A W	864	1	Ballen	? —	41	5	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
6	A W / S P	5898	1	Kiste	leer u. alt —	13	6	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
7	B	18	1	Kollo	Ofenplatten —	4,5	7	Gotha	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Wetzlar-Mainz.
8	B/C	28197	1	Kiste	leer —	4	8	Mainz	HessischeLudwigsb.	
9	B L	I	1	Ballen	Kalbfelle —	60,5	9	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
10	B L	III. 21	1	—	eis. Platte —	13	10	Ahlen	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
11	B O	1655/56	2	—	leere Kisten —	34	11	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
12	C B	8	1	Fass	gefüllt —	33,5	12	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
13	C D	509	1	Kiste	ansch. Käse —	23	13	Wittenberge	K. E.-D. Altona	beschr.: Wittstock.
14	D P	265	1	Pack	eis. Rohre —	—	14	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr.: Linden-K.-Rostock.
15	E H	66	1	Fass	leer, gebraucht —	13,5	15	Höfen	Württemberg. Stsb.	
16	E K / B I	8085 / 475	1	Sack	Samen —	50	16	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
17	E L V	2	1	Stück	Flacheisen, 9,20 m lg., 10 cm breit, 6 mm dick	?	17	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
18	F G	179	1	Kiste	Nudeln —	17	18	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
19	F J	7253	1	„	gefüllt —	89,5	19	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
20	F W W	—	1	Sack	Betten —	10	20	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
21	G	2	1	—	Ofentheil —	1	21	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
22	G D	—	1	Kollo	Radbügel —	20	22	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
23	Gebr.	200	1	Fass	Branntwein —	95	23	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
24	G K	4043	1	Pack	eis. Winkel —	1,5	24	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
25	G N	—	1	Korb	Eisenwaaren (Stiefeleisen)	122	25	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
26	G P	1693	1	Pack	Bolzen —	16,5	26	Minden	„	beschr.: Oeynhausen.
27	G R	872	1	Fass	leer, gebraucht —	19,5	27	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
28	G W	21238	1	Kiste	Cigarrenkistchen —	22	28	Mainz	HessischeLudwigsb.	
29	H	107 a	1	—	Kinderschlitten —	13	29	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
30	hart	—	1	—	Stange Stahl —	6	30	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
31	H & D	3192/98	7	Blöcke	Metall —	53	31	Münden-Hann.	K. E.-D. Cassel	
32	H D Z	—	1	—	Viehgitter —	?	32	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
33	H E	4741	1	Pack	Eisenwaaren —	6	33	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
34	HF	28340	1	Kiste	alte, eis. Küchengeräthe	45	34	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
35	J K P	—	1	—	Ofenrost —	2	35	Gostyn	K. E.-D. Posen	
36	J S	—	1	Pack	Maulkörbe —	11	36	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
37	J S	4	1	Sack	Kartoffeln —	84	37	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
38	J S N	22	1	—	l. Korbflasche —	6	38	Bremen H.	„	
39	K	10	1	Kiste	Maschine —	45	39	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
40	L (undeutlich)	494	1	Stange	Rundeisen —	22,5	40	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	3,60 m lg., 3cm Durchm.
41	L	12576	1	Sack	Sultaninen —	—	41	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
42	L & C	189	1	Bund	Seegras —	132	42	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Offenbach.
43	M	383	1	Kiste	leer —	30	43	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
44	M	—	1	Kollo	gusseis. Ausguss —	12	44	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
45	M	127	1	—	grosse, graue Privatwagendecke	?	45	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	alter Zettel Kiel-Heidelberg 7/7.
46	M K	10	1	To.	Butter —	65	46	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
47	N & M	1844	1	Ballot	? —	29,5	47	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	F. W.	3112	1	Fass	leer	53	48	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
49	P F	14	1	Kiste	leer	5	49	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Mainz.
50	P H A	2868, 2869	2	Kisten	gefüllt (à 150 kg)	210	50	Gau-Algesheim	„	bezettelt: Worms-Gau-Algesheim.
	P H A	2870, 2871	2	Säcke	Soda	50				
	P H A	2872	1	Kiste	gefüllt	12				
		2873	1	„	gefüllt	35				
51	P K	3365	1	„	?	—	51	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
52	R	210	1	„	Blechkränze	30	52	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
53	R	47490	1	Fass	leer	19	53	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
54	R B L	—	1	Pack	leere Säcke	10	54	Grossalmerode	K. E.-D. Cassel	
55	R E G	—	1	—	eis. Kette	30	55	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
56	R M	4	1	Sack	Seradella	63,5	56	Posen	K E.-D. Posen	
57	S	—	1	—	Knierohr	1,5	57	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
58	S	—	1	Reisekorb	ansch. Kleidung	71	58	Emmerthal	„	bekl.: Zantoch.
59	S B	—	1	Fass	leer	—	59	Dobrilugk-K.	K. E.-D. Halle a/S.	
60	St & B	1706	1	Verschlag	leer	26	60	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
61	S T	8	1	Fass	Seife	29,5	61	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
62	St G M	1, 2, 3, 6	4	—	Aufsatzgestelle	35	62	Gernsheim	Hessische Ludwigsb.	mit grünem Anstrich.
63	T C B S	—	3	Kolli	Blockkupfer	22	63	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
64	W	971	1	Sack	ansch. Sämereien	27	64	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
65	W O	239	1	Kiste	leer	45	65	Berlin Schl B.	K. E.-D. Berlin	
66	W S	12	1	„	eis. Griffe	64	66	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
67	B. Bruse Bremen	—	1	Sack	alte Bücher	10.5	67	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
68	J S C*)	—	1	Kanne	Oel	26	68	Speyer	Pfälzische Bahn	
69	G H N W V Flensburg	461	1	Sack	leere Säcke	5	69	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
70	R. Kopenhagen	2129	1	Kiste**)	?	26	70	Wamdrup	K. E.-D. Altona	**) in Leinen genäht.
71	F. Krupp	1896	1	eis. Scheibe	Maschinentheil	79,5	71	Minden	K. E.-D. Hannover	
72	Minden	—	2	—	Unterlagskasten	40	72	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
73	H S Nevis	4916	1	Fass	leer	16	73	Frankfurt a. M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Nevis.
74	P. Bremen	5	1	Ballen	Tapetenproben	8	74	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
75	A. L. Schindler	I	1	Sack	Kartoffeln	88	75	Tempelhof Ringb.	K. E.-D. Berlin	
76	S H & Co. Hamburg	—	1	Kiste	leere Blechkanne	6	76	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
77	—	2018	1	Rolle	Drahtgeflecht	25	77	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
78	weisser Strich	—	1	Stange	Stahl	26	78	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
79	H/V (Zeichen)	33934	1	Kiste	gefüllt	10	79	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Dresden-Mainz.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
80	—	—	1	Strohsack	1 Bettdecke, 1 Kopfkissen, 1 Stopfdecke, 1 Reisedecke	10	80	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
81	—	—	1	Reisekorb	Betten, Kleider u. a.	35	81	Driesen-Vord.	„	
82	—	—	1	Sack	Betten u. Pferdegeschirr	18	82	Schneidemühl	„	
83	—	—	1	—	eis. Bettgestell***)	23	83	Bromberg	„	***) aus Drahtgeflecht.
84	—	—	1	—	1. Blechkanne	3	84	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
85	—	—	1	Pack	2 Bohrer	1	85	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
86	—	—	1	„	11 Bolzen	15	86	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	9	Kolli	Bretter	—	87	Schlebusch	„	
88	—	—	1	—	eis. Bügel zu einem Ladezeuge gehörend	—	88	Halle a. S.	K. E-D. Halle a/S.	
89	—	—	1	Kiste	Draht	54	89	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	Pack	6 verzinnte Eimer	12	90	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	
91	—	—	2	Kolli	Eisen	70	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	Stange	Eisen	8	92	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
93	—	—	1	—	ficht. Eisenbahnschwelle	48	93	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
94	—	—	8	—	Eisenringe	5,5	94	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	18	95	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	23	96	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	1	Harrass	Eisentheile (alt. Guss)	54	97	Frkfrt. a. M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	Eisen- u. Winkelbeschläge für Kutschwagen.

*) Firma: Elberhard Cuntze, Maschinenölfabrik in Köln-Ehrenfeld.

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
98	—	—	1	Kollo	Fassholz	—	98	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	2	Kolli	Fenstervorhänge	4,5	99	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	1	Bund	Flacheisen	8	100	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
101	—	—	1	Stab	Flacheisen	9	101	Osterode a. H.	„	
102	—	—	1	Bund	Flacheisen	50	102	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	21	Stück	eis. Fleischhaken	3	103	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	
104	—	—	1	—	l. Fleischkorb	14	104	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
105	—	—	1	Sack	Fliederthee	35	105	Posen	K. E.-D. Posen	auf der Strecke zw. Klein-Wittenberg und Coswig gefunden.
106	—	—	1	Pack	4 Gasrohre 3 Kupferrohre	31,5	106	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
107	—	—	3	Joch	Grubenschienen	—	107	Coswig	K. E.-D. Halle a/S.	
108	—	—	4	—	Hand-Deckelkörbe	4	108	Geestemünde-Z.	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	2	—	Harrasse, leer	27	109	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	30	—	lose Häute	480	110	Waren	Meckl. Friedr. Frzb.	
111	—	—	1	Kollo	4 Holzbogen	15	111	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
112	—	—	2	—	Holzplatten mit Eisenbeschlag u. je 4 Zapfen zum Einhängen von Eichenholz 0,75 m l. u. 0,5 m br.	—	112	Guntershausen	K. E.-D. Cassel	
113	—	—	1	Paar	Holzschuhe	—	113	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Sack	Kartoffeldünger	75	114	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	—	1	Kollo	Keilkissen	—	115	Altena	K. E.-D. Elberfeld	trägt die Zeichen L E.
116	—	—	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche	43	116	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
117	—	—	1	Sack	Knochen	32	117	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
118	—	—	1	Pack	8 leere Körbe	24	118	„		
119	—	—	2	Stück	leere Körbe	—	119	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	auf der Strecke gef.
120	—	—	1	Ballen	Korkholzabfall	61	120	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	1	—	eis. Kurbel mit Holzgriff	3	121	Gotha	K. E.-D. Erfurt	im Wagen 5157 M. F. F. E. gef.
122	—	—	1	—	Ladegerüst	—	122	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
123	—	—	1	—	Luftleitungsrohr mit 4 Ketten und Haken	—	123	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
124	—	—	1	Sack	Marmorwürfel	50	124	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
125	—	—	1	Kollo	Maschinentheil	4	125	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
126	—	—	1	„	eis. Mutterschrauben	13	126	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	—	l. Oelfass	33	127	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
128	—	—	1	Stück	Ofenrohr	3	128	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
129	—	—	5	—	l. Petroleumfässer	175	129	Danzig	K. E.-D. Danzig	
130	—	—	1	—	l. Petroleumfass	34	130	Gr. Lindenau	K. E.-D. Königsberg	
131	—	—	2	Ballen	Pflanzenfasern	215	131	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
132	—	—	1	Kollo	lebende Pflanzen	3	132	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	1	Korb	Pillen	8	133	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	1	—	eis. Ramme	20	134	Glogau	K. E.-D. Breslau	
135	—	—	1	Reisekorb	—	23	135	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
136	—	—	1	Kollo	Roheisen	27	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	—	1	—	eis. Rohr	76	137	Elberfeld	„	
138	—	—	1	Kollo	2 eis. Rohre 5,5 m l. mit Draht auf 1 Latte befestigt	—	138	Alfeld	K. E.-D. Cassel	ansch. Bohrgeräth.
139	—	—	1	„	Rundkupfer	9	139	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
140	—	—	1	—	Sägeblatt	0,5	140	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
141	—	—	8	Stück	Schilftaschen	1	141	Berlin Schl. B.	„	
142	—	—	3	Gebund	Schlüssel	—	142	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	—	1	Pack	32 Schrauben m. Muttern, 15 Verbindungsstücke, 4 Gummiringe, 1 Büchse Talg	5	143	Ludwigshafen a/Rh.	Pfälzische Eisenb.	
144	—	—	1	—	Schraubstock	17	144	Cottbus	K. E.-D. Halle a. S.	
145	—	—	1	Bund	Seegras	22	145	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
146	—	—	2	Stück	eis. Stäbe	1	146	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	1,5 m lg.
147	—	—	2	Stangen	neues Stabeisen	29	147	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
148	—	—	1	Stange	Stahl	6	148	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
149	—	—	1	—	Tragfeder für einen Eisenbahnwagen	—	149	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
150	—	—	1	—	altes Tellerbort	13	150	Hannover N	K. E.-D. Hannover	
151	—	—	1	—	hölz. Viehgitter	—	151	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	—	152	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
153	—	—	2	Stück	eis. Wagentritte	14	153	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
154	—	—	1	offener	Weidenkorb, leer	22	154	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
155	—	—	1	Ballen	Wolle	173	155	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
156	—	—	1	Pack	10 Zahnräder und 12 Deckel	54	156	Berlin H. L.	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	Elbf.	23101	1	Wagen	Kohlen	10000	1	Felegyhaza	Ungar. Staatsb.	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten der Nachtrag VI zu Heft 1 und der Nachtrag VII zu Heft 2 des Gütertarifs Theil II in Kraft.

Diese enthalten im wesentlichen neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr, die Ausnahmetarife 5 (Getreide, Kleie), 6a und b (Holz), 11 (Eisen und Stahl), 15 (getrocknete Malztreber etc.), 29 (Bier) und 33 (Flachs gebrecht), sowie Sätze für die in das Heft 1 neu einbezogene Verkehrsstelle Linz-Umschlagsplatz.

Abdrücke sind durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 25. April 1896. (801)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. kommen für den Güterverkehr zwischen Stieringen-Wendel und Feilitzsch direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Tarifentfernung beträgt 530 km.

Dresden, den 16. April 1896. (802)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Die Stationen der Linie Rohrbach-Klingenmünster der Pfälzischen Eisenbahnen sind in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Obst aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 17. April 1896. (803)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Mit 31. Mai 1896 wird der auf Seite 14 des Nachtrages VII enthaltene Ausnahme-Frachtsatz Bayreuth-Triest etc. von 33,60 Frcs. pro Tonne für Porzellan, verpackt, in der Richtung nach Triest etc. ausser Kraft gesetzt.

München, im April 1896. (804)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. wird für Harz, wie in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, unter Spezialtarif I genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden Wagen von Mannheim Bad B. nach Würzburg trans. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,54 ℳ für 100 kg eingeführt. Derselbe gilt für Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen nach solchen Bayerischen Stationen aufgegeben werden, deren Verkehr ab Mannheim Bad B. ausschliesslich über Mosbach-Würzburg geleitet wird.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 17. April 1896. (805)
Generaldirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donaulände transito. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ludwigslust des Direktionsbezirks Altona für den Verkehr mit Regensburg Donaulände trans. in den Ausnahmetarif 2c für Façoneisen und Roheisen etc. (in Mengen von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen) der Abtheilung b des Tarifs (Verkehr mit den unteren Donauländern) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. April 1896. (806)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von altem Eisen und Stahl, ferner von Eisen- und Stahlabfällen von Augsburg, München C. B., O. B. und S. B. nach Assling, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im April 1896. (807)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Ungarischer Obsttarif Theil VI Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1894. Die Frachtsätze der Abtheilung B des Tarifs für Pflaumen, getrocknete und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien (Seite 89—91), ferner die zu dieser Abtheilung seither im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze treten mit 1. Juli 1896 ausser Kraft und kommen für derartige Sendungen ab 1. Juli 1896 die Frachtsätze der Abtheilung III des Tarifs zur Anwendung.

München, im April 1896. (808)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatsbahnen wird am 1. Mai d. J. in den direkten Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 21. April 1896. (809)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag VII, welcher u. a. Entfernungen für die Station Kray Süd des Direktionsbezirks Essen und für die Stationen Bantin und Zarrentin des Direktionsbezirks Altona enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 17. April 1896. (810)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. März d. J. angekündigten Nachträge und zwar:
Nachtrag II zum Gütertarif
Theil II Heft 1 . Preis 0,25 ℳ
Nachtrag I zum Gütertarif
Theil II Heft 2 . Preis 0,10 „
(Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr mit Oesterreich) und Nachtrag II zum Anhang zum Theil II Heft 1 — gratis — treten am 1. Mai d. J. in Kraft.

Dieselben enthalten neben den bereits angekündigten erhöhten Frachtsätzen u. a. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, Aufnahme neuer Stationen in bestehende Ausnahmetarife, Einbeziehung der Station Linz Umschlagsplatz in den Verkehr und Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 34 (Steinplatten und Marmor) für den Verkehr mit Aussig und Schreckenstein Oe. N. W. B. und Aussig St. E. G. Ferner gelangen die Ausnahmetarife Nr. 38 für Kupfer roh (Cementkupfer roh) und Zinn, sowie Nr. 39 für Eier, mit Ausnahme von Ameiseneiern, zur Einführung.

Die im Tarifnachtrage II zum Heft 1 vorgesehene Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 34 für den Verkehr mit den oben genannten Stationen, sowie die Berichtigung des Frachtsatzes Teplitz-Waldthor - St. Lambert (Station) tritt erst am 15. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Köln, den 20. April 1896. (811)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle und Zehlendorf des Direktionsbezirks Berlin, sowie die Station Berlin Militär-Bahnhof der Königlichen Militär-Eisenbahn als Empfangstationen in den im vorbezeichneten Verkehr für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II bestehenden Ausnahmetarif 4 A mit Frachtsätzen für Eisen des Spezialtarifs II einbezogen. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (812)

Frankfurt a/M., den 18. April 1896.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. Mai d. J. treten für den Fernverkehr der diesseitigen Stationen unter einander, sowie für den direkten Verkehr von diesseitigen Stationen nach Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen neue Preistafeln in Kraft, durch welche die am 1. April 1889 herausgegebenen Preistafeln des Bezirks Berlin, sowie die bisher gültig gewesenen diesbezüglichen Preistafeln der früheren Direktionsbezirke Altona, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M. und Magdeburg aufgehoben werden. Preiserhöhungen gelangen durch diesen Tarif nicht zur Einführung. Dagegen weist derselbe in einzelnen Verkehrsbeziehungen Ermässigungen auf. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Berlin, den 20. April 1896. (813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 34. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. April 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Ab- u. Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.
Verzeichniss der einfachen Fahrpreise mit Angabe des Unterschieds gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle vom 1. April 1895 bis 31. März 1896.
Unfälle im Februar d. J.
Betriebseröffnung bezw. Beschränkung.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen
Vorarbeiten.
Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Brölthalbahn.
Halberstadt-Blankenburger E.
Lokalb.-Aktienges. in München.
Charlottenbrunn-Schweidnitz.
Aachener Kleinbahngesellschaft.
Kleinbahnprojekte.
Strassenbahnen.
Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.
Wagenfabrik in Breslau.
Aus der Schweiz:
Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenb.-Departements über die Geschäftsführung im Jahre 1895. (Schluss.)
Aus Russland:
Beförderung von auf offenen Wagen zugelassenen Gütern.
Bestimmungen zu Gunsten der Ansprüche der Reisenden.
Beschleunigung des Transports von Eilgütern.
Personalnachrichten.
Verschiedenes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 33.)

Eigenthümlich in ihrer Art ist die Festiniogbahn, die älteste 1852 eröffnete Schmalspurbahn Englands mit der ausserordentlich kleinen Spurweite von 0,59 m. Dieselbe wurde zum Transporte von Schiefer aus den grossen Schieferbrüchen erbaut, welche sich längs der Strecke befinden. Die Brücken und Durchlässe sind nur 2,4 m breit, die Tunnel 2,8 m weit. Diese geringe Durchfahrtsweite hat sehr grosse Belästigungen und Gefahren im Gefolge. Die engen Röhren, deren Querschnitt der Zug fast ganz einnimmt, füllen sich beim Befahren derselben sofort mit Gasen und Rauch an. Auch zwischen den sonstigen Bauwerken und den Wagenwänden ist meist nur ein Zwischenraum von 10 cm! Die Wächterhäuser sind aus grossen Schieferplatten zusammengestellt, die Einfriedigung der Bahn, die Telegraphenleitungspfähle, die Bahnsteige aus Schiefertafeln und Schiefersäulen hergestellt, Durchlässe von beträchtlicher Weite sind nach oben statt mit Wölbungen mit dachförmig zusammengestellten Schieferplatten geschlossen.

Die Festiniogbahn ist demnach eine Schieferbahn in des Wortes vollster Bedeutung.

Erwähnt seien noch die Artikel über die Uetlibergbahn bei Zürich, bekannt als Adhäsionsbahn mit der grössten bisher bei einer solchen zur Anwendung gekommenen Steigung von 70‰, dann über die kleine Schweizerbahn von Yverdon nach St. Croix, dadurch bemerkenswerth, dass sie infolge einer von dem Hauptinteressenten, der sich am Kapital mit 2 Millionen Francs betheiligte, gestellten und vom Bundesrathe genehmigten Bedingung an Sonntagen nicht betrieben wird.

Von Artikeln, welche Bahnen besonderer Systeme behandeln, sind die ausführlichen Abhandlungen Dietler's über die einzelnen Schweizerischen Bergbahnen zu nennen, so die Artikel über die Rigibahn (Vitznau-Rigi), die erste 1871 eröffnete Zahnradbahn Europas. Der Erfolg bewies, dass die Unternehmer ein geeigneteres Objekt zur Einführung des Bergbahnsystems nicht hätten wählen können. In den ersten Jahren kam es vor, dass Reisende vom Morgen bis zum Abend der Beförderung harren mussten. Im Jahre 1890 haben etwa 100 000 Personen die Bahn befahren und ungefähr ebenso viele die Arth-Rigibahn. Besonders eingehend sind im Artikel „Rigibahn“ die vielfachen Sicherheitsvorrichtungen besprochen, insbesondere die Bremsen (an der Lokomotive sind vier vorhanden, je eine Luft-, Dampf- und Kurbelachsenbremse werden vom Führerstand, eine auf die vordere Laufachse wirkende Spindelbremse vom Heizer bedient). Dank dieser Sicherheitsvorkehrungen sind die Rigibahnen, wenn man von dem Entrollen eines Zuges, der nach Schluss der Saison das Bahnpersonal zu Thal brachte, absieht, von Unfällen vollständig verschont geblieben.

Den Rigibahnen ist im Laufe der letzten Zeit starke Konkurrenz durch zahlreiche andere Bergbahnen erwachsen. Es entstanden seit dem Jahre 1896 unter anderen die Zahnradbahnen auf den Pilatus, die Generosobahn, Glion-Naye,

Rothhorn, Visp-Zermatt, Wengernalp, Schynige Platte, dann die Seilbahnen auf den Monte Salvatore bei Lugano und auf das Stanserhorn mit einer grössten Steigung von 60 %, Territet-Montreux mit einer grössten Steigung von 57 % usw. Von ausserschweizerischen Spezialbahnen sind in der Encyklopädie unter anderen ausführlich beschrieben die Drachenfelsbahn, die erste Zahnradbahn Deutschlands, die Höllenthalbahn, ein Bestandtheil der Badischen Staatsbahnen, die Harzbahn (im Artikel Braunschweigische Eisenbahnen), die Gaisberg- und Schafbergbahn, die Transandinobahn (Südamerika) usw.

Noch sei der ausführlichen Beschreibung der einschienigen Seilbahn auf den Vesuv gedacht, welche eine höchste Steigung von 63,4 % besitzt. Die Eröffnung dieser Bahn wurde von den Maulthiertreibern, welche sich in ihrem Erwerb gefährdet sahen, sehr ungnädig aufgenommen. Dieselben zerschnitten die Seile und demolirten die Bahnanlagen. Die Gesellschaft, welche die Bahn baute, konnte wegen der hohen Regiespesen nicht bestehen und musste die Zahlungen einstellen; bei der Liquidation erwarb dieselbe M. Cook, der bekannte Reiseunternehmer. Ein ähnliches Schicksal wie die Vesuvbahn traf auch einzelne Schweizer Bergbahnen, so unter anderen die Rothhornbahn, welche 1893 in Konkurs gerieth.

Zu den Spezialbahnen zählen auch die Stadtbahnen, denen ebenfalls in der Encyklopädie eine Anzahl von bemerkenswerthen Artikeln gewidmet ist; so finden wir behandelt: die Berliner Stadtbahn (Hochbahn), die Pariser Gürtelbahnen (Ceinture de Paris), die Londoner Bahnen (bearbeitet von Kemmann, dem Verfasser des hervorragenden Werkes „Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen“ Berlin 1892, Verlag von J. Springer), zu welchen die ältere Untergrundbahn (Innen- und Mittelring) mit zahlreichen Abzweigungen, die elektrische Untergrundbahn und ein verzweigtes Netz von oberirdisch geführten Verkehrslinien gehören, die Hochbahnen Newyorks, der ersten Stadt, in der der Versuch gemacht wurde, eine Eisenbahn zur Beförderung von Personen auf eisernen Pfeilern zu bauen, endlich die in Ausführung begriffene Wiener Stadtbahn (theils Hoch-, theils Untergrundbahn). Neben diesen Einzelartikeln enthält die Encyklopädie einen zusammenfassenden Artikel über „Stadtbahnen“, in welchem insbesondere die Besprechung der Vor- und Nachtheile der verschiedenen Systeme (Hoch- und Tiefbahnen) von Interesse ist. Das Publikum wird wegen der Rauchentwickelung, des mangelnden Ausblicks, des unbequemeren Zu- und Abgangs usw. immer eine Hochbahn angenehmer als eine Untergrundbahn finden; auch stellen sich die Anlagekosten der Hochbahnen, von der Grundeinlösung etwa abgesehen, niedriger als bei Tiefbahnen. Dagegen lässt sich bei Anlage von Hochbahnen den Schönheitsgesetzen nicht immer genügende Rechnung tragen, und spricht gegen die Anlage von Hochbahnen auch die ausserordentliche Entwerthung, welche die Häuser der an der Bahn gelegenen Strassen durch Rauch, Geräusch, Erschütterung, Entziehung von Licht usw. erleiden. Neben der Systemfrage sind im Artikel „Stadtbahnen“ die Bedingungen der Anlage und des Betriebs von Hoch- und Tiefbahnen unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Hochbahnen in Liverpool, Hoboken, Kansas City, Los Angeles und Chicago besprochen, und die Ergebnisse des Verkehrs einiger Stadtbahnen in Vergleich gezogen. Was die Stärke des Verkehrs betrifft, so wurden 1891 beziehungsweise 1892 auf 1 km auf der Londoner elektrischen Untergrundbahn 1 177 170 Reisende, auf der Berliner Stadtbahn 2 132 584 Reisende und auf den Newyorker Hochbahnen 3 746 937 Reisende befördert. Gleichwie die Stadtbahnen bespricht die Encyklopädie jedes einzelne technische Eisenbahnsystem in ausführlichen Artikeln, so u. a. atmosphärische Eisenbahnen, Bergbahnen, Bergwerksbahnen, Dampfstrassen-, Drahtluft-, Dreischienen- und Druckluftbahnen, Einschienenbahnen, elektrische Bahnen, Feldbahnen, Gasbahnen (Gaslokomotiven), Gleitbahnen, Lokalbahnen, pneumatische Bahnen, Privatanschlussbahnen, Pferdebahnen, Rollbahnen, Schmalspurbahnen, Schiffsbahnen, Seilbahnen, Stufenbahnen, Zahnradbahnen u. a. Schon diese Aufzählung lässt ersehen, wie mannigfaltig die in Anwendung stehenden Bahnsysteme sind; einzelne derselben sind allerdings veraltet, so z. B. die atmosphärischen Bahnen, andere dagegen noch im Stadium der Versuche oder doch nur vereinzelt ausgeführt, so die Druckluftbahnen, Einschienenbahnen, Gasbahnen, Gleitbahnen, Stufenbahnen usw. Das bekannteste System der Einschienenbahn ist jenes von Lartigue, nach welchem bereits eine Anzahl kleinerer Linien in England und Frankreich gebaut sind; auch für städtische Hochbahnen eignet sich dieses System ganz gut und soll auf der Berliner Gewerbeausstellung in diesem Jahre eine solche Bahn ausgeführt werden. Als Druckluftbahn ist unter anderen die Strassenbahn in Bern, als Gasbahn eine Strassenbahn in Düsseldorf ausgeführt. Eine 150 m lange Probestrecke einer Gleitbahn, bei welcher auf breiten Flacheisenstreifen die mit glatten schuhartigen Stützen versehenen Fahrzeuge bewegt werden, war 1889 in Paris ausgestellt und in Betrieb gesetzt. Eine Stufenbahn, deren Wesen darin besteht, dass an der Innenseite eines in sich selbst zurückkehrenden Zugs andere Züge (Plattformen) in gleicher Richtung, jedoch mit geringerer Geschwindigkeit bewegt werden, war 1893 in Chicago zwischen dem Landungssteg der Ausstellungsdampfer und der Ausstellung in Betrieb und soll eine solche Bahn auch bei der Pariser Weltausstellung des Jahres 1900 in Betrieb kommen. Der Artikel „Elektrische Eisenbahnen“ bespricht die verschiedenen Systeme mit Kraftstationen sowie die Bahnen mit Speicherbatterien (Akkumulatoren) und beschreibt als ausgeführte Beispiele insbesondere die grosse elektrische Bahnanlage in Pest mit unterirdischer Zuleitung, sowie die elektrische Untergrundbahn in London. Aus der dem Artikel beigegebenen Uebersicht der Entwickelung der elektrischen Bahnen ist zu entnehmen, dass die elektrischen Bahnen im Gegensatz zu Amerika bisher in Europa keine nennenswerthe Ausbreitung gefunden haben. Bemerkenswerth ist, dass der Betrieb der 1890 zwischen Florenz und Fiesole nach System Sprague hergestellten elektrischen Bahn infolge eines schweren Unfalls auf behördliche Veranlassung eingestellt und erst nach mehreren Monaten wieder gestattet wurde. Als Betriebsart für Strassenbahnen konkurrirt in Amerika mit dem elektrischen hauptsächlich der Seil- (Kabel-) betrieb. Die Anlagekosten der Kabelbahnen, welche sich insbesondere bei ungünstigen Steigungsverhältnissen empfehlen, sind zwar wesentlich höhere, dagegen sollen sich die Betriebskosten günstiger als bei anderen Betriebsarten stellen. 1892 standen in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Kanada 1 126 km Kabelbahnen in Betrieb, von denen etwa 90 % durch Umbau von Pferdebahnen entstanden sind. Indessen hat hierdurch die Länge der Pferdebahnen keine Minderung erfahren, da in vielen Städten neue Pferdebahnbetriebe eröffnet wurden. 1890 besass Amerika Pferdebahnen in einer Länge von nahezu 9 000 km. In Amerika entstand auch die erste Pferdebahn und zwar 1852 in Newyork. Erst 1865 wurden in Deutschland (Berlin) und Oesterreich (Wien) die ersten Pferdebahnen eröffnet. Heute besitzt fast jede grössere Stadt des Kontinents ein Pferdebahnnetz. Zu den Pferdebahnen zählt man sonderbarer Weise auch die Mauleselbetriebe, welche namentlich in Südamerika und in Spanien häufig vorkommen. Die Betriebskosten sollen sich bei Verwendung von Maulthieren wesentlich billiger als beim Pferdebetrieb stellen und die Betriebszuverlässigkeit gleich gross sein. Der von dem bekannten Fachschriftsteller Dr. Hilse herrührende Artikel „Pferdebahnen,“ dem wir vorstehende Mittheilungen entnehmen, ist auch in Bezug auf den sonstigen Inhalt sehr beachtenswerth. So findet sich in demselben eine Uebersicht der gesetzlichen Bestimmungen (Konzessionirung, Zustimmung des Strasseneigenthümers usw.) fast aller Europäischen Staaten; ferner eine Darstellung der baulichen Anlage und der Betriebsführung von Pferdebahnen. Erwähnenswerth sind verschiedene den Pferdebahnen eigenthümliche Einrichtungen an den Wagen, eine Vorrichtung, welche es ermöglicht, Strassenbahnwagen abwechselnd auch auf der gewöhnlichen Strasse ohne Geleis verkehren zu lassen. Dazu dient ein mit

Spurkranz versehenes Leitrad, welches vor dem rechtsseitigen Vorderrad angebracht ist und vom Kutscher mittelst eines Hebelwerks aus der Rille gehoben wird, wenn der Wagen eine Strasse ohne Benutzung eines Geleises befahren soll.

Besondere Vorrichtungen stehen ferner in Verwendung zur Hintanhaltung der starken Abnutzung, welche die Pferde durch das häufige Anhalten und Ingangsetzen der Wagen erfahren, ferner Schutzvorrichtungen zur Vermeidung von Unglücksfällen durch Ueberfahren usw. In den Artikeln „Lokalbahnen" und „Schmalspurbahnen" ist das in den letzten Jahren zu so mächtigem Aufschwunge gelangte Nebenbahnwesen eingehend behandelt. Beide Artikel enthalten inbesondere eine ausführliche Darstellung der Entwickelung derartiger Bahnen in jedem einzelnen Lande; bemerkenswerth ist die Entwickelung der Lokalbahnen in Bayern und Sachsen, dann in Ungarn, Belgien und Frankreich (den Lokalbahnen der beiden letztgenannten Länder sind auch besondere Artikel gewidmet).

In Preussen bekam der Bau von Lokalbahnen erst durch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 lebhaften Anstoss, und schenkt man seither speziell der Schmalspur mehr Aufmerksamkeit. Die in Mitteleuropa in früherer Zeit entstandenen kurzen und zusammenhanglosen Schmalspurbahnen waren nur wenig geeignet, ein richtiges Urtheil über die Leistungsfähigkeit der Schmalspur zu ermöglichen. Dies konnte erst erfolgen, als schmalspurige Schienenwege auch auf Hauptverkehrsrouten zur Anwendung gelangten, was zuerst in Schweden und Norwegen der Fall war, wo die Rücksicht auf die Armuth des Landes zu einer möglichst billigen Anlage des Eisenbahnnetzes drängte. Die in diesen Ländern mit schmalspurigen Bahnen von annähernd 1 m Spurweite gemachten günstigen Erfahrungen wurden auch durch die grosse Leistungsfähigkeit der Spurweite von 0,75 (genauer 0,76 m) bei den Bosnischen Bahnen selbst für grössere Verkehrsintensität bestätigt. Dazu kamen die glänzenden Leistungen der von Decauville auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1889 erbauten Bahn mit der Spur von 60 cm (ausführliche Beschreibung im Artikel Feldbahnen), auf welcher während eines Halbjahrs 6 302 670 Reisende, darunter an einem Tage 63 276 Personen, ohne den geringsten Unfall befördert wurden. Angesichts dieser Thatsachen findet die Schmalspur immer grössere Beachtung und belief sich Ende 1890 der Antheil der Schmalspur an dem Gesammtnetze der Erde bereits auf etwa 14 %. Die neueren Schmalspurbahnen weisen namentlich infolge der Bauart der Betriebsmittel eine Leistungsfähigkeit auf, welche jener der normalspurigen Nebenbahnen in keiner Weise nachsteht. Die angewendeten Lokomotiven, so z. B. die Radiallokomotiven System Klose der Bosnabahn, entsprechen verhältnissmässig ganz bedeutenden Anforderungen hinsichtlich der Zugkraft und des Adhäsionsgewichts; auch die Abmessungen der Personen- und Güterwagen sind infolge Anwendung von Drehgestellen derartige, dass mit denselben auch ein starker Verkehr bewältigt werden kann. Die Wagen lassen sich sogar bei einer Spurweite von 60 cm mit einer Tragfähigkeit von 10 t und darüber herstellen.

Was die Betriebskosten betrifft, so enthält der Artikel „Lokalbahnen" eine interessante Vergleichung dieser Kosten bei Normal- und Schmalspur, aus welcher sich ergibt, dass die Betriebsausgaben der Schmalspurbahnen keineswegs so ungünstig sind, als dies gewöhnlich angenommen wird. Insbesondere spielen die Umladekosten keine grosse Rolle (bei Wagenladungen 12—30 ₰ für die Tonne), auch wird auf Grund diesfälliger Versuche bei den Sächsischen Staatsbahnen die Annahme widerlegt, dass die schärferen Krümmungen bei schmalspurigen Bahnen den Zugwiderstand steigern und hierdurch den Betrieb vertheuern.

Die Schmalspur findet insbesondere auch bei transportablen (Feld-) Bahnen Anwendung. Sieht man von älteren und unvollkommenen Versuchen für derartige Bahnen ab, so ist Decauville in Petit Bourg der erste, welcher 1876—1878 die Grundtypen für fast sämmtliche gegenwärtig verwendeten Feldbahnsysteme, deren Zahl Legion ist, ausbildete. (In dem Artikel „Feldbahnen" sind 16 derartige Systeme beschrieben.)

Die Feldbahnen sind auch für militärische Zwecke von höchster Bedeutung zum Nachschub von Truppen und Material in vorübergehend besetzten Landstrichen und sind mit dem Material für solche Bahnen, sowie mit zerlegbaren Eisenbahnbrücken zur Zeit bereits alle Armeen ausgerüstet.

Noch sei mit einigen Worten des interessanten Artikels „Schiffseisenbahnen" gedacht. Diese bilden einen Ersatz für kostspielige Kanäle und bezwecken die Fortschaffung von Schiffen über Landengen oder Landstrecken, welche zwischen ungleich hochgelegenen Wasserstrassen liegen. Die erste grössere Schiffseisenbahn wurde von Reynolds in der Grafschaft Shropshire 1788 erbaut. Es war beabsichtigt, einen Kanal von 2,4 km Länge herzustellen, der einen Höhenunterschied von 22 m durch Schleusen überwinden sollte. Dieser Umstand veranlasste den Erbauer, den Kanal in zwei Theile von verschiedener Höhe anzulegen und beide Theile durch eine eingeschaltete schiefe Ebene zu verbinden, über welche ein einfach gebauter Plattformwagen mit dem darauf verladenen Schiffe fuhr.

Aehnliche Anlagen wurden wiederholt in England, Amerika und Deutschland ausgeführt. So sind beispielsweise beim Elbing-Oberländischen Kanal auf eine Länge von 6,4 km fünf schiefe Ebenen eingeschaltet, über welche die Schiffe mittelst Schiffswagen befördert werden. Ebenso ist der Cheasepeak-Ohiokanal bei Washington mit dem Potomakfluss durch eine geneigte Ebene verbunden, auf welcher Schiffe mit 135 t Tragfähigkeit befördert werden können. Mit der Vervollkommnung der Schiffseisenbahnen tauchte auch wiederholt der Gedanke auf, derartige Bahnen in grösseren Längen für den Weltverkehr auszuführen und ist das kühne Projekt einer Schiffseisenbahn über die 27,3 km breite Landenge zwischen der Fundy- und St. Lorenzbai in Kanada als „Chignecto-Schiffseisenbahn" bereits in Ausführung begriffen. Durch dieselbe wird eine Abkürzung des Seewegs um 500 bis 800 Seemeilen herbeigeführt werden. Auf Grund einer Garantie des Staates Kanada wurde mit dem Bau der in Rede stehenden Schiffseisenbahn, welche in der Encyklopädie ausführlich besprochen ist, 1888 begonnen. Wegen der finanziellen Krise musste der Bau wohl unterbrochen werden, doch ist zu hoffen, dass derselbe wieder aufgenommen und glücklich zu Ende geführt werden wird.

Während die Schiffseisenbahnen zur Beförderung von Schiffen über das Festland dienen, bezwecken die Dampffähren (Trajektanstalten) die Ueberführung von Eisenbahnzügen über Wasserstrassen (Flüsse, Landseen und kleinere Meerengen). Auch über Trajektanstalten findet sich in der Encyklopädie ein vortrefflicher Artikel, welcher ein erschöpfendes Bild über die Einrichtung der bestehenden Trajektanstalten bietet. Ausser den Trajektanstalten am Bodensee und am Rhein, dann den zahlreichen Dänischen Trajektanstalten, sind auch die grossartigen Trajektanlagen in Amerika ausführlich beschrieben, so insbesondere die grösste Trajektanlage der Welt, welche seit 1882 die Verbindung der Central-Pacificbahn über die Bucht von Casquinez nach Oakland und San Francisco herstellt. Das Trajektschiff „Solano" hat einen Gehalt von 3 540 t, eine grösste Länge von 129 m und Raum für 48 Güterwagen oder 24 grosse Personenwagen mit Lokomotive und Tender. Durch den Besitz eines Hebedecks, welches je nach dem Wasserstande gehoben oder gesenkt wird, ist der Fährdampfer „Finnieston" bemerkenswerth, welcher den Zweck hat, Personen, Güter und Eisenbahnwagen zwischen Glasgow und Finnieston von einem Ufer des Clyde an das andere zu bringen. Der „Finnieston" hat auf dem Hebedecke Platz für etwa 300 Fussgänger und 8 beladenen Wagen mit Pferde oder für 600 bis 700 Fussgänger allein.

Wir verlassen hiermit das interessante Gebiet der verschiedenen Eisenbahnsysteme und wollen uns nunmehr jenen Artikeln zuwenden, welche den einzelnen Zweigen des Eisenbahnbaues gewidmet sind. (Fortsetzung folgt.)

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind am 1. d. Mts. die 5,44 km lange Strecke Leutzsch-Plagwitz und 2,30 km von der Strecke Leipzig-Corbetha aus dem Direktionsbezirk Erfurt und die 4,67 km lange Strecke Güterglück-Landesgrenze bei Zerbst aus dem Direktionsbezirk Magdeburg ausgeschieden und dem Direktionsbezirk Halle a. S. zugetheilt worden.

Es sind daher die genannten Strecken den Vereinsbahnstrecken der Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg ab- und denjenigen des Direktionsbezirks Halle zugerechnet worden.

Gleichzeitig ist die am 1. d. Mts. von der Strecke Dessau-Cöthen des Direktionsbezirks Halle an den Direktionsbezirk Magdeburg übergegangene 2,30 km lange Theilstrecke den Vereinsbahnstrecken des Direktionsbezirks Halle ab- und denjenigen des Direktionsbezirks Magdeburg zugerechnet worden.

Das **Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschieds gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen** ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Bestellungen auf dieses Verzeichniss aufgegeben haben, vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1194 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschieds gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1457 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 22. und 23. d. Mts.).

Nr. 1495 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1895 bis 31. März 1896.

Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums wurden 130 430 Forderungs- und Schuldposten (gegen 137 274 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in Deutscher Währung 113 855, in Oesterreichischer Währung (Noten) 8 814, desgleichen in Gold 429 und in Silber 4, in Russischer Währung (Noten) 2 048, in Frankenwährung (Gold) 3 367, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1 913 Posten.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1895/96 angemeldeten und in verrechneten Posten belief sich in Deutscher Währung auf 278 520 835 *M*, in Oesterreichischer Währung, und zwar: Noten auf 16 815 448 fl., Gold auf 30 022 fl. und Silber auf 8 267 fl., in Russischer Währung (Noten) auf 2 177 566 R., in Frankenwährung (Gold) auf 10 461 744 Frcs., desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 3 006 883 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 130 430 auf 4 209 Posten, gegen 137 274 und 4 249 Posten im Vorjahre, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 322 311 229 *M*, während die schliesslich baar gezahlten Beträge 134 895 011 *M* ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 304 074 330 *M* und die Summe der baar gezahlten Beträge 140 329 239 *M*.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0,419 gegen 1 : 0,461 im Vorjahre.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4 209 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 19,15 (im Vorjahre 20,33) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 71 721 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1 982 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 36,19 (im Vorjahre wie 1 : 40,72) stellt.

Unfälle im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Februar d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen auf freier Bahn, 19 Entgleisungen in Stationen, 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 14 Zusammenstösse in Stationen und 144 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 187 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 54 Personen getödtet und 107 Personen verletzt, sowie 31 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 125 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 9 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, Königsberg i/Pr., Posen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, 3 Verletzungen auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und St. Johann-Saarbrücken und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr. und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 82 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 3 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 18 getödtet und 13 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36 625 km 177 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 051 km 10 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 207 km Betriebslänge und 134 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 205 km Betriebslänge und 88 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin, in Essen und in Elberfeld, bei den Privatbahnen: die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die Lübeck-Büchener Eisenbahn und die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Betriebseröffnung bezw. -Beschränkung.

Direktionsbezirk Essen. Vom 1. Mai d. J. ab findet eine Personen- und Gepäckbeförderung auf der Strecke Hofstede-Riemke-Herne B. M. nicht mehr statt.

Direktionsbezirk Posen. Am 1. Mai d. J. wird die 8,527 km lange Reststrecke **Luschwitz-Blotnik** der Nebenbahn Lissa-Wollstein für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet, wodurch die vollständige Verbindung zwischen Lissa und Wollstein hergestellt und diese Strecke nunmehr zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs geeignet ist.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. werden für den Personenverkehr eröffnet:

a) der an der Bahnstrecke Elmshorn-Hvidding zwischen den Stationen Niebüll und Süderlügum belegene Haltepunkt Holm,
b) der an der Bahnstrecke Neumünster-Heide zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt belegene Haltepunkt Osterstedt,
c) der an der Bahnstrecke Jübek-Tönning zwischen den Stationen Husum und Büttel belegene Haltepunkt Platenhörn,
d) der an der Bahnstrecke Neumünster-Flensburg zwischen den Stationen Nortorf und Bokelholm belegene Haltepunkt Bokler Weiche.

Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von den Haltepunkten Holm und Bokler Weiche abgefertigt. Auf den Haltepunkten Osterstedt und Platenhörn kann Reisegepäck nur gegen Nachabfertigung angenommen werden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. wird der 4,1 km von Ehlershausen und 4,4 km von Burgdorf an der Bahnstrecke Hannover-Harburg neu hergestellte Haltepunkt Otze für den Personenverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet nur in der Richtung nach dem Haltepunkte statt, während auf diesem selbst Gepäck lediglich zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Direktionsbezirk Posen. An der Bahnstrecke Lissa-Posen wird am 1. Mai d. J. zwischen den Stationen Alt-Boyen und Kosten der Haltepunkt Deutsch-Presse für den Personenverkehr eröffnet werden.

Süddeutsche Nebenbahnen. Im Bezirk der Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen in Karlsruhe wird am 1. Mai d. J. die an der Lokalbahn Zell-Todtnau zwischen den Stationen Schönau i. W. und Utzenfeld

gelegene Station Schönenbuchen für den Personenverkehr eröffnet.

Vorarbeiten.

Der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Bergedorf nach Geesthacht bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Der auf den 23. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von $2^{1}/_{20}$ % an die Prioritäts-Stammaktien gegen $1^{17}/_{20}$ % im Vorjahre in Vorschlag gebracht.

Brölthalbahn.

Wie der Geschäftsbericht für 1895 mittheilt, hat der Bahnbetrieb weniger günstige Ergebnisse als im Vorjahre gebracht; die Einnahmen sind ungefähr 6000 ℳ geringer, die Ausgaben (u. a. infolge höherer Steuer) 4000 ℳ höher ausgefallen, ausserdem waren fast 6000 ℳ mehr Anleihezinsen zu bestreiten und ferner hat sich der ohnehin schon geringe Vortrag bis auf 836 ℳ vermindert dadurch, dass noch 2253 ℳ für Rechnung des Jahres 1894 daraus zu bestreiten waren. Im übrigen sind die Mehrausgaben durch grössere Verfrachtung minderwerthigen Steinzeugs verursacht worden. Von 201 801 t (im Vorjahre 165 460 t) Güter wurden 171 926 (138 238) t zum Ausnahmetarif gefahren. Vereinnahmt wurden insgesammt im Betrieb 380 352 (386 239) ℳ und einschliesslich 836 (7 096) ℳ Vortrag 381 188 (393 335) ℳ. Die Ausgaben betrugen 192 292 (188 564) ℳ und der Ueberschuss 188 896 (204 771) ℳ. Von dem Reingewinn in Höhe von 70 174 (90 299) ℳ war die am 1. d. Mts. fällige erste Jahrestilgung der Schuldverschreibungen mit 7 500 ℳ zu entnehmen, es konnten also nur 3 % Dividende = 58 140 ℳ (4,5 % = 87 210 ℳ) erzielt werden, während an Staats-Eisenbahnsteuer 1 491 (0) ℳ entfielen und 3 043 (3 089) ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % (wie im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Dem uns vorliegenden Geschäftsbericht für 1895 ist zu entnehmen, dass die der Gesellschaft gehörenden und von ihr gepachteten Deutschen Linien ihre Betriebseinnahmen von 1 296 999 ℳ auf 1 392 700 ℳ erhöhen konnten (hiervon entfallen auf den Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr 733 014 ℳ und auf den Güter- usw. Verkehr 539 007 ℳ), während andererseits die Betriebsausgaben von 643 264 ℳ auf 708 143 ℳ gestiegen sind. Der Betriebsüberschuss der Deutschen Linien beträgt nach Abzug des auf die Feldabahn entfallenden Pachtes 663 465 ℳ gegen 635 043 ℳ im Vorjahre, was einer Rente von 5,4 % (wie 1894) pro rata temporis des investirten Kapitals entspricht. Einschliesslich der aus dem Vorjahre übernommenen 22 583 ℳ ergibt sich ein Reingewinn von nur 400 532 ℳ gegen 568 446 ℳ im Vorjahre. Die mit 1 000 000 ℳ gefüllte Reserve wird nicht dotirt. Die Aktionäre erhalten 375 000 ℳ als Dividende von 5 (6,5) %, woran ein Aktienkapital von 7 500 000 ℳ Einzahlung (wie 1894) theilnimmt. Im abgelaufenen Jahre erstreckte sich die Thätigkeit der Gesellschaft auf dem Gebiete des Neubaues auf den Ausbau der normalspurigen, 23 km langen Nebeneisenbahn von Hansdorf nach Priebus in der Preussischen Lausitz und den Bau der normalspurigen und elektrisch betriebenen, 5 km langen Nebenbahn Meckenbeuren-Tettnang (Württemberg). Die letztere Linie ist die erste mit elektrischer Kraft betriebene Vollbahn Deutschlands, welche gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr mit Uebergang der Hauptbahnwagen zu dienen hat.

Die Bauthätigkeit des Jahres 1896 wird sich vornehmlich auf die Erbauung der 25 km langen Fortsetzung der Isarthalbahn von Wolfratshausen nach Bichel und die Vorbereitungen für den Bau des zweiten Geleises von München - Isarthalbahnhof nach Höllriegelsgreuth-Grünwald, sowie die Erweiterung des Lausitzer Eisenbahnnetzes zu erstrecken haben.

Charlottenbrunn-Schweidnitz.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königliche Eisenbahndirektion Breslau beauftragt, die von der früheren Eisenbahndirektion Berlin vor nunmehr etwa 8 Jahren angefertigten allgemeinen Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Charlottenburg durch das Weistritzthal nach Kletschkau und Schweidnitz einer Durchprüfung zu unterziehen.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung der auf den 4. Mai d. J. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung stehen folgende Gegenstände:

1. Beschlussfassung über Erhöhung des Grundkapitals um Nominal 1 800 000 ℳ behufs Ausdehnung des Aachener Kleinbahnnetzes.
2. Beschlussfassung über die Modalitäten der Begebung der neuen Aktien.
3. Beschlussfassung über die nach Ausführung der Erhöhung des Grundkapitals eintretende Aenderung des § 4 des Statuts.

Kleinbahnprojekte.

Die Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin plant die Herstellung einer schmalspurigen (1 m), 23 km langen elektrischen Kleinbahn von Zobten über Marxdorf, Guhlau, Klettendorf, Pänkendorf und Neudorf nach Königszelt.

Strassenbahnen.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft. In der am 16. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss, sowie die Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt und die Dividende auf 8 % festgesetzt. Der Antrag der Verwaltung, das Grundkapital der Gesellschaft um 2 500 000 ℳ (auf 7 500 000 ℳ) zu erhöhen, wurde einstimmig angenommen. Von den neu ausgegebenen Aktien nehmen 500 000 ℳ vom 1. Januar d. J. ab voll an der Dividende theil. Auf den Rest von 2 000 000 ℳ wird den Aktionären bis zum 31. Dezember 1897 nur eine Dividende gewährt, welche einer jährlichen Verzinsung des Nennwerthes zu 4 % gleichkommt. Vom 1. Januar 1898 ab nehmen auch diese Aktien voll an der Dividende theil. 500 000 ℳ sind zum Erwerb von Aktien der Karlsruher Strassenbahn bestimmt, während der Rest von 2 000 000 ℳ in Verbindung mit den noch auszugebenden Obligationen zur Beschaffung der Mittel zur Einrichtung des elektrischen Betriebes in Duisburg und zur Erweiterung desjenigen in Chemnitz dienen soll. Auch der Antrag auf Verlängerung des Vertragsverhältnisses mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, welches noch bis zum 1. Januar 1899 läuft, bis zum 1. Januar 1906 wurde einstimmig angenommen.

Augsburger Trambahn. Die am 20. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung nahm den Antrag der Verwaltung auf Verkauf des Unternehmens zu dem von der Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Co. gebotenen Betrage von 500 000 ℳ sowie die Liquidation der Gesellschaft an.

Hamburg-Altonaer Trambahn. Auf der Tagesordnung der auf den 4. Mai d. J. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht:

1. ein Antrag des Vorstandes und Aufsichtsrathes auf Einführung des elektrischen Betriebes auf allen Linien der Gesellschaft, Genehmigung der Entwürfe zu den mit der Finanzdeputation der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Magistrat zu Altona abzuschliessenden Verträgen und Befugung des Vorstandes, mit Genehmigung des Aufsichtsrathes die zur Einrichtung und Durchführung des elektrischen Betriebes erforderlichen Verträge abzuschliessen.
2. Antrag eines Aktionärs, im Falle der Annahme des Antrages zu 1:
   a) das jetzige Grundkapital der Gesellschaft durch Zusammenlegung von je 3 zu 2 Aktien von 1 500 000 ℳ auf 1 000 000 ℳ zu reduziren mit der Maassgabe, dass die nicht zur Zusammenlegung eingelieferten Aktien in Namensaktien zum Nominalbetrage von $666^{2}/_{3}$ ℳ umgewandelt werden und dass für je $666^{2}/_{3}$ ℳ Aktienbesitz eine Stimme gewährt wird;
   b) das Aktienkapital durch Ausgabe von 3 000 Inhaberaktien à 1 000 ℳ nicht unter pari zu erhöhen und eine zweite Prioritätsanleihe bis zum Maximalbetrage von 2 000 000 ℳ aufzunehmen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn. In der am 30. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss genehmigt und die Dividende auf 17 % festgesetzt.

Gesellschaft für Strassenbahnen im Saarthal. Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung betrugen im Jahre 1895 die Gesammteinnahmen 125 037 ℳ (hiervon aus dem Personenverkehr 120 042 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 1 754 ℳ und aus dem Güterverkehr 265 ℳ), die Gesammtausgaben 84 893 ℳ und der Reingewinn 40 044 ℳ, von welchem eine Dividende von 3,5 % auf das 844 000 ℳ betragende Aktienkapital zur Vertheilung gelangt.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

finden im Sommer-Halbjahr d. J. in folgender Weise statt:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbe-

sondere das Tarifwesen und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich.

In Köln finden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im früheren rechtsrheinischen Eisenbahn-Direktionsgebäude statt.

Wagenfabrik Gebr. Hofmann & Co., Aktiengesellschaft in Breslau.

Nach dem Geschäftsberichte ist den Erwartungen gemäss die Fabrik im verflossenen Jahre wieder reichlich beschäftigt gewesen. Es wurden 1 085 Wagen und andere Arbeiten für 2 555 200 *M.* (1894 1 051 Wagen usw. für 2 428 850 *M.*) abgeliefert, und zur Lieferung im laufenden Jahre blieben Aufträge für 1 084 000 *M.* — Der Ueberschuss des Jahres 1895 beziffert sich auf 123 223 *M.*, von welchem eine Dividende von 9 % (gegen 6 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Aus der Schweiz.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung im Jahre 1895.

(Schluss aus Nr. 33.)

Die Betriebslänge der Schweizerischen Eisenbahnen betrug am Ende 1895 3 710,71 km, welche sich wie nachstehend vertheilen:

Schweizerische Hauptbahnen	2 724,794 km,
ausländische Bahnen auf Schweizergebiet	63,487 „
übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	294,115 „
Schmalspurbahnen	316,310 „
Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken	141,133 „
Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren	7,427 „
Zahnradbahnen	79,082 „
Tramways	68,458 „
Seilbahnen	15,904 „
zusammen	3 710,710 km
Länge der zweispurigen Normalbahnstrecken	431,118 „

Im Jahre 1895 wurden 444 Planvorlagen für Ergänzungs- und Umbauten auf den im Betrieb stehenden Linien behandelt. Dazu kommen 45 Vorlagen mit 117 Plänen über Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen für industrielle Zwecke und 21 Vorlagen mit 26 Plänen über industrielle Verbindungsgeleise.

Die Bahninspektion und Bahnkontrole fand durch die damit betrauten Kontrolingenieure in üblicher Weise statt. Es wurden 6 132 km zu Fuss begangen.

Das Departement hielt auch im Berichtsjahre die Bahnverwaltungen an, die Brückenverstärkungen in sachgemässer Weise fortzusetzen; ferner wurden dieselben veranlasst jeweilen vor Beginn der Arbeiten über die Reihenfolge der letzteren und die Art der Ausführung ein Bauprogramm aufzustellen und für dessen genaue Einhaltung zu sorgen. — Es fanden eine Reihe von fälligen Brückenrevisionen mit Belastungsproben nach Maassgabe der Brückenverordnung statt. Ueber die Bruchbelastungsprobe der alten Emmenbrücke bei Wolhusen erschien im April vom Departement aus ein gedruckter Bericht. Die Belastungsproben mit der ausrangirten Brücke über den Mühlebach bei Mumpf (Bötzbergbahn) werden in diesem Frühjahre zu Ende geführt werden.

Die Vorschriften der Brückenverordnung über Abnahme des Flusseisens für Brücken- und Dachkonstruktionen bei kleinen Lieferungen wurden infolge Schwierigkeiten in der Ausführung dahin abgeändert, dass die chargenweise Abnahme bei Lieferungen von unter 15 t durch Kaltbiegeproben ersetzt werden kann.

Infolge einer Anregung des Departements beschäftigt sich gegenwärtig die Technikerkommission des Schweizerischen Bahnverbandes mit dem Studium von Maassregeln gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf Brücken.

Durch elementare Gewalten wurden im Jahre 1895 auf den Schweizerischen Bahnen keine erheblichen Beschädigungen oder Betriebsstörungen verursacht. Die vorhandenen Schutzbauten bewähren sich und dienen wesentlich zur Sicherheit des Bahnbetriebes.

Die Bestrebungen für Herstellung eines soliden, den gesteigerten Anforderungen Rechnung tragenden Oberbaues durch entsprechende Verbesserung und Verstärkung desselben wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt.

Die Frage des Umbaues des Centralbahnhofes Basel wurde wesentlich gefördert. Die Regierung von Baselstadt verweigerte seiner Zeit ihre Zustimmung zu dem vom Bahndirektorium vorgelegten Projekt mit durchgehender Geleiseanlage und strebte in erster Linie die Tieferlegung des Personenbahnhofes und die Anlage einer kombinirten Kopf- und Durchgangsstation an. Die Frage wurde dann schliesslich 3 Fachmännern unterbreitet, welche ihren Befund im Januar 1896 abgaben. Derselbe lautete im allgemeinen zu Gunsten des Projektes der Centralbahn. Die Experten legten jedoch auch eine Skizze für einen kombinirten Kopf- und Durchgangsbahnhof bei. Das Eisenbahndepartement nahm daher Anlass, die Centralbahn einzuladen, mit möglichster Beförderung Projekte im Sinne der Forderungen der Stadt bezw. in Anlehnung an die Skizze der Experten vorzulegen.

Die Unterhandlungen über die Erweiterung und Umbau des Badischen Bahnhofes in Basel kamen im letzten Jahre nicht zum Abschlusse.

Die Frage des Umbaues des Haupthahnhofes Zürich ist noch anhängig.

Vollendet wurde die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur und weitergeführt diejenige der Bahnhöfe Schaffhausen und Luzern. In Luzern ist das neue Aufnahmegebäude bis auf den Mittelbau unter Dach.

Die Umbauten der Bahnhofsanlagen in Genf (Cornavin) gehen ihrer Vollendung entgegen.

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen mit Weichen ist auf den 5 Hauptbahnen für Ende 1895:

Gotthardbahn	95 %,
Schweizerische Centralbahn	83 „
Vereinigte Schweizerbahnen	66 „
Nordostbahn	39 „
Jura-Simplonbahn	27 „

Das Departement stellte im Berichtsjahre eine Reihe von Grundsätzen über die einheitliche Gestaltung der Signal- und Weichenverriegelungen auf.

Die Beaufsichtigung der Spezialbahnen wurde in derselben sorgfältigen Weise wie früher durchgeführt. Die Bahnverwaltungen wurden eingeladen, die Fahrordnung der Lokomotiven so zu regeln, dass jede Maschine nach zurückgelegter Berg- oder Thalfahrt behufs Reinigung, Untersuchung usw. mindestens 1—1½ Stunden im Depot bleiben könne.

Den Festigkeitsproben mit Materialien zu Bahnzwecken, namentlich mit Brückeneisen, wurde auch im Jahre 1895 die nöthige Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Kontrole des Rollmaterials erstreckte sich auf die Prüfung der Pläne für Neuanschaffungen vom Standpunkte der Sicherheit und der Eignung für die in Frage kommenden Transporte, ferner auf die Untersuchung neuer Fahrzeuge vor der Indienstsetzung, auf die Ueberwachung der Unterhaltungsarbeiten in den Werkstätten und die Beobachtung des Rollmaterials und des Zugkraftdienstes im allgemeinen.

An Lokomotiven waren zu Ende 1895 vorhanden für: Normalbahnen 801 Stück, sonstige Bahnen 192 Stück, zusammen 993 Stück.

Der Bestand der Personenwagen zu Ende 1895 betrug:

	Achsen	Plätze
Normalbahnen	5 248	94 620
Schmalspurbahnen	834	11 813
elektrische Bahnen	176	2 530
Zahnrad- und Seilbahnen	322	5 236
Tramways	336	3 788
zusammen	6 916	117 987

Von Bahnpostwagen waren vorhanden: zweiachsige 128, dreiachsige 61, im ganzen 189 Stück, Gepäckwagen für: Normalbahnen 382 Achsen, sonstige Bahnen 86 Achsen, zusammen 468 Achsen.

Die Aufsicht über den Unterhalt des Rollmaterials wurde gemäss der hierüber bestehenden Verordnung ausgeübt. Es wurden 147 innere Kesseluntersuchungen, 260 Druckproben an gebrauchten Kesseln und 65 an neuen Kesseln vorgenommen. Anlässlich der Kesseldruckproben wurde auch den Manometern besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Betreffend den Zugkraftdienst sagt der Bericht, dass im Anschluss an das neue Fahrdienstreglement die Grundsätze festgestellt wurden, nach welchen die Maximalgeschwindigkeiten der Züge auf den Schweizerischen Eisenbahnen zu bestimmen sind. Als grösste Fahrgeschwindigkeit für gewöhnliche Verhältnisse wurde 75 km angenommen, in der Annahme, dass diese Schnelligkeit mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei besonders geeigneten Verhältnissen noch erhöht werden könne.

Im Abschnitt „Bahnbetrieb“ des Berichtes wird mitgetheilt, dass die Bahnverwaltungen ihre Bereitwilligkeit zur rascheren und weniger schwerfälligen Fortbildung der Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation erklärt haben.

Die Anregung des Departements, bei Erstellung von Sonn- und Festtagsbillets, sowie von Rundreise- und Lustfahrbillets eine gleichmässigere Behandlungsweise rücksichtlich der Er-

mässigung der normalen Taxen und der Festsetzung der Gültigkeitsdauer in Aussicht zu nehmen, hat zu keinem allgemein verbindlichen Beschlusse geführt. In Zukunft sind die betreffenden Tarifvorlagen immerhin dem Eisenbahndepartement zu unterbreiten, um zu untersuchen, ob dieselben der Anforderung der Gleichbehandlung aller entsprechen. Dadurch dürfte es möglich werden, unter Berücksichtigung lokaler Eigenthümlichkeiten und Bedürfnisse, die noch bestehenden zum Theil sehr grossen Differenzen in der Behandlung der einzelnen gleichartigen Verkehre ohne Inkonvenienzen zu beseitigen.

Betreffend die Behandlung der Retourbillets im internationalen Verkehr äusserte sich das Departement dahin, dass die von den Schweizerischen Bahnen zur Bildung derselben zur Verfügung gestellten Antheile bei einer den Schweizerischen Normen annähernd entsprechenden Gültigkeitsdauer den Retourtaxen der Schweizerischen Strecke, bei einer mit grösserer Gültigkeitsdauer (45—60 Tage) aber den Taxen der Kupons der internationalen kombinirbaren Rundreisebillets gleichgestellt werden sollten, und dass die Einrechnung der doppelten einfachen Taxen für Hin- und Rückfahrt nicht zulässig erscheine.

Durch einen Nachtrag III zum allgemeinen Nebengebührentarif wurde die Erhebung von Gebühren bei nachträglicher Verfügung über die Güter geregelt. Damit wurde die endgültige Uebereinstimmung mit dem Schweizerischen Transportreglement hergestellt.

Aenderungen von bedeutender Tragweite sind namentlich im Personentarifwesen während des Berichtsjahres beschlossen worden.

Die Centralbahn hat seit dem 1. Januar d. J. bereits durchgeführte Taxreduktionen zugestanden und zwar für die Retourbillets II. und III. Klasse. Der Rabatt der Retourbillets beträgt nunmehr bei der Centralbahn gegenüber der doppelten Taxe für einfache Fahrt in

I. Klasse 25 %, II. Klasse 33⅓ %, III. Klasse 40 %.

Die Sonntagsbillets, die zum Theil theurer, zum Theil aber wenig billiger waren, als die neuen Retourbillets, wurden aufgehoben.

Auf der Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und der Bötzbergbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein, welche Gemeinschaftsbahnen sind, gelangte am 1. Januar d. J. das Taxsystem der Nordostbahn zur Einführung, wodurch zum Theil ganz erhebliche Ermässigungen für die Hin- und Rückfahrttaxen erzielt wurden.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn sind von derselben bedeutende Ermässigungen in Aussicht gestellt.

Die Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillets ist durch Beschluss vom 4. Juni 1895 geregelt worden. Demgemäss wurden die Verwaltungen angewiesen, vom 1. Januar 1896 an nur noch Billets mit der neuen Gültigkeitsdauer auszugeben.

Wiederholte Brandausbrüche in fahrenden Zügen, welche im vergangenen Jahre vorkamen, veranlassten die Behörden, die Verwaltungen daran zu erinnern, dass den nur unter gewissen Bedingungen zum Transport zugelassenen Gütern ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse und dass das Personal in erforderlicher Weise zu unterrichten sei.

Die Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Schweizerischen Linien betrug Ende März 1895 3 123 km.

Der Bericht erwähnt dann die neuen Vorschriften für den internationalen Güterverkehr und Aenderungen an den bestehenden. In eingehender Weise wird über die Handhabung des Verbotes des Güterdienstes an Sonntagen referirt.

Am 1. Dezember 1895 kam das neue „Reglement über den Fahrdienst der Normalbahnen" zur Einführung. Von den darin enthaltenen präzisen Bestimmungen wird gehofft, dass bisher vielfach gehörte Reklamationen wegen Ueberlastung der Züge, unzweckmässiger Zusammensetzung derselben usw. verschwinden werden. Um dem Personal die Erfüllung seiner Aufgabe zu erleichtern, wurde ein einheitliches Formular für die Dienstfahrpläne vereinbart. Dasselbe ist zur Angabe der Maximalgeschwindigkeiten der einzelnen Züge eingerichtet.

Die Vorschriften, betreffend die Belehrung und periodische Prüfung des Betriebspersonales, gelangten am 1. Mai 1895 zur Einführung. Die Durchführung ist hingegen noch nicht vollständig vollzogen.

Die abgeänderten Reglements für den Betriebsdienst einer Anzahl bestehender Bahnen, sowie die Reglements verschiedener neuer Unternehmungen wurden geprüft und genehmigt.

Ueber die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen gibt die nachstehende Tabelle des Berichtes nähere Auskunft. Die Betriebslänge der Normalspurbahnen (ausschliesslich normalspurige Berg- und Spezialbahnen) betrug Ende 1895: 3 072 km (1894: 3 041 km). Die Zahl der beförderten Reisenden betrug:

im Jahre 1895 . . . 39 790 918 Reisende
„ „ 1894 . . . 37 620 673 „ daher
Zunahme 2 170 245 Reisende.

Güter (Gepäck inbegriffen) wurden auf den Normalspurbahnen befördert:

im Jahre 1895 . 10 801 889 t,
„ „ 1894 . 10 379 337 „ woraus eine
Zunahme von 422 552 t ersichtlich ist.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalspurbahnen ergibt folgendes Resultat:

	1895	1894	Zunahme 1895	
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	%
Personenverkehr . . .	40 672 701	38 833 459	1 839 242	4,74
Güterverkehr	58 899 863	56 838 146	2 061 717	3,63
Gesammt-Transporteinnahmen . . .	99 572 564	95 671 605	3 900 959	4,08

Ueber die Fahrleistungen wird mitgetheilt, dass im Berichtsjahre

22 800 489 (1894: 21 822 137) Zugkm,
565 595 472 (538 525 398) Achskm und zwar von
333 918 (325 434) fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen,
4 349 (3 044) ausserordentlichen Schnell- und Personenzügen,
115 284 (107 686) gemischten Zügen,
95 980 (88 233) fahrplanmässigen Güterzügen und
37 679 (35 993) ausserordentlichen Güterzügen

gefahren worden sind.

Das Fahrplanwesen beschäftigte die Behörden in bedeutendem Maasse. Eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen im Zugverkehr wurden theils von den Verwaltungen zugestanden, theils ihnen von der Aufsichtsbehörde auferlegt.

Von der Regierung des Kantons St. Gallen ist das Begehren gestellt worden, dass vom Morgenschnellzuge Basel-St. Gallen (Ankunft in St. Gallen 10 Uhr 47 Min.) eine Schnellzugverbindung via St. Margrethen-Bregenz auf den um 12 Uhr 19 Min. Mittags von Lindau nach München abgehenden Schnellzug und in umgekehrter Richtung von dem um 5 Uhr Abends von München in Lindau eintreffenden Schnellzuge via Bregenz-St. Margrethen eine Schnellzugverbindung auf den um 7 Uhr 5 Min. Abends von St. Gallen nach Zürich-Bern-Genf abgehenden Nachtschnellzug erstellt werden möchte. Das Projekt scheiterte aber infolge der Anforderungen der Oesterreichischen Zollbehörden bei der Verlegung des Zolldienstes in den Zug, bezw. nach Bregenz. Nachdem die St. Gallischen Behörden, Korporationen und Verkehrsinteressenten sich in neuerdings eröffneten Verhandlungen bereit erklärt haben, die Kosten für den Zolldienst im Zug und für das Zolllokal in Bregenz zu tragen, ist begründete Aussicht vorhanden, dass diese Zugverbindungen mit Beginn der Sommer-Fahrplanperiode 1896 nun doch zur Ausführung gelangen werden.

Die Unfälle im Eisenbahnbetriebe vertheilen sich wie folgt:

	1895		1894
Entgleisungen in Stationen	45	gegen	50
„ auf offener Bahn . . .	30	„	27
Zusammenstösse in den Stationen . .	33	„	29
„ auf offener Bahn . .	3	„	4
Sonstige Unfälle	851	„	745

Die Zahl der Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 104 vermehrt. Sie entfallen auf Bahnbedienstete und Drittpersonen. Da in den meisten Fällen ohne weiteres nachgewiesen werden konnte, dass eine Vermeidung des Unfalles sicher möglich gewesen wäre bei Befolgung der bestehenden Vorschriften, so schien die Anordnung neuer Maassnahmen zur Verminderung der Unfälle nicht angezeigt zu sein. Die Bahnverwaltungen wurden neuerdings eingeladen, über die strenge Beachtung der bestehenden Vorschriften speziell zu wachen.

Die sämmtlichen Unfälle hatten 47 Tödtungen (1894: 58) und 797 (675) Verletzungen von Personen zur Folge. Davon entfallen 19 Tödtungen und 698 Verletzungen auf Bahnbedienstete. 22 Tödtungen betreffen Drittpersonen, die meistens beim Ueberschreiten von Uebergängen verunglückten. Die Reisenden sind am wenigsten betroffen.

Die Handhabung des Ruhetagsgesetzes vollzog sich in normaler Weise. Ausnahmen wurden gewährt in Fällen, wo die Gestaltung der Fahrpläne oder auch die ungünstige Finanzlage einiger Unternehmungen eine gewisse Rücksichtnahme erheischten. Gegen Uebertretungen des Gesetzes wurde in einigen Fällen mit Nachdruck eingeschritten. Im übrigen sagt der Bericht, dass die meisten Verwaltungen auf die erste an sie ergangene Aufforderung hin sofort für Abhilfe sorgten.

Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 findet nur auf die in der Schweiz domizilirten Bahngesellschaften Anwendung. Demgemäss wurden im Berichtsjahre die Rechnungen und Bilanzen von 72 Unternehmungen dem Departement zur Prüfung und Beschlussfassung unterbreitet. Nennenswerthe Differenzen ergaben sich nicht. Gerichtliche Entscheide kamen desshalb auch nicht vor.

Betreffend die Einzelheiten über die Ergebnisse des Betriebes, sowie über Aktiven und Passiven jeder Unternehmung, verweist der Bericht auf die vom Departement herausgegebene Eisenbahnstatistik. Er beschränkt sich auf das Baukonto. Gemäss der im Berichte enthaltenen Tabelle beläuft sich dasselbe für sämmtliche Unternehmungen:

auf Ende 1893 auf	1 090 103 050	Frcs.
„ „ 1894 „	1 108 387 968	„
Vermehrung	18 284 918	Frcs.

Von der angegebenen Vermeh rung entfallen 10 648 471 Frcs. auf neue Linien.

In Vollziehung des Hilfskassengesetzes wurden Statuten und Bilanzen einer Reihe von Hilfskassen vom Bundesrathe genehmigt. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1894 19 850 245 Frcs. Die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1878, betreffend die Sicherstellung der Hilfskassenfonds und der Baarkautionen der Eisenbahnangestellten, vollzog sich in regelmässiger Weise.

Die seit Juni 1890 ertheilten Eisenbahnkonzessionen legen den betreffenden Gesellschaften die Verpflichtung auf, das Personal und die Reisenden bei einer Anstalt zu versichern und es unterliegen die hierüber zu treffenden Vereinbarungen der Genehmigung des Bundesrathes. Im Berichtsjahre wurden einige solche Verträge vorgelegt und vom Bundesrathe genehmigt.

Aus Russland.

Beförderung von auf offenen Wagen zugelassenen Gütern.

Der Feuergefährlichkeit wegen hatte das Ministerium der Verkehrsanstalten vor längerer Zeit verfügt, dass Flachs und Hanf nur in geschlossenen Wagen befördert werden dürfen. Hiergegen sind aber äusserst zahlreiche Klagen von Industriellen eingelaufen, weil durch diese Maassregel der Flachs- und Hanfhandel sehr eingeengt werde. Die Interessenten konnten zudem darauf hinweisen, dass bei dem früheren Modus, Hanf unverpackt zu transportiren, nur in einem einzigen Falle die Ladung durch Funken aus der Lokomotive in Brand gerathen ist.

Infolge dieser Verhältnisse hat das Ministerium die Frage, welche Transportgegenstände zur Beförderung auf offenen Plattformen zugelassen werden können, von neuem geprüft, wobei man an leitender Stelle zur Ueberzeugung gelangt sein soll, dass es statthaft wäre, zu den schon für die Beförderung auf offenen Plattformen zugelassenen Gütern noch hinzuzufügen: Korkrinde, Korkholz und Felle. Auch der Transport von Hanf, Hanf- und Flachsheede soll wieder auf offenen Plattformen genehmigt werden, wobei diese letzteren Frachten nur mit Bastmatten zu bedecken sind.

Bestimmungen zu Gunsten der Ansprüche der Reisenden.

Dass die Russische Staatsregierung die Hebung des Personenverkehrs auf dem Wege der Verbilligung des Fahrgeldes mit grosser Energie anstrebt und ihr Ziel ja zu erreichen scheint, darüber bringen die Zeitungen unseres östlichen Nachbarreiches fortwährend Nachrichten und wir haben ja auch Gelegenheit gehabt, ausführlich über die Vorgänge und deren Folgen zu berichten. Neuerdings nun hat der Kongress der Vertreter der Russischen Eisenbahnen, auf Anregung des Ministers der Verkehrsanstalten, folgende Bestimmungen zu Gunsten der Ansprüche der Passagiere festgestellt: 1. die Einwendung des Passagiers gegen ein vermeintliches Versehen der Kassirer muss sofort oder gleich nach dem Verlassen der Kasse erhoben werden; 2. der Passagier, der aus irgend einem Grunde das von ihm gelöste Billet nicht benutzen will, hat das Recht, dieses der Kasse zurückzugeben; doch muss solches vor dem Schluss der Kasse, die für den Zug geöffnet ist, für den das Billet gekauft wurde, geschehen; 3. hat ein Passagier einen Zug versäumt, so ist er berechtigt, innerhalb der nächsten 24 Stunden einen anderen Zug zu benutzen; nur muss er darüber sofort nach dem Abgang des versäumten Zuges den Stationschef in Kenntniss setzen; 4. tritt auf der Fahrt eine Verspätung von 24 Stunden ein, so ist die Bahnverwaltung verpflichtet, den Passagier auf einer anderen Linie (dem nächsten Umwege) nach der Station unentgeltlich zu befördern, auf welche das Billet lautet; ist solches nicht möglich, so ist es dem Passagier freizustellen, ob er die Wiederherstellung des Verkehrs abwarten oder das Geld für die nicht zurückgelegte Strecke zurückerhalten will. Ausserdem ist der Passagier zu der Forderung berechtigt, dass man ihn kostenfrei nach der Abfahrtsstation zurückbefördert.

Beschleunigung des Transports von Eilgütern.

Das amtliche Organ des Russischen Finanzministeriums vom 17. April (Nr 74) bringt interessante Mittheilungen über eine weitere Beschleunigung des Transportes von Eilgütern und Hornvieh. Zu Anfang des vorigen Jahres wurde bekanntlich eine Eintheilung der Güter, die mit der Eisenbahn zur Beförderung aufgegeben werden, vorgenommen, und zwar war maassgebend hierbei die Schnelligkeit ihrer Beförderung. Hierbei wurden 3 verschiedene Kategorien aufgestellt, nämlich solche Güter, die a) mit Schnellzügen, b) mit Personen- oder gemischten Zügen und c) mit Güterzügen befördert werden. In der Nr. 90 d. Ztg. Jahrg. 1895 sind die Lieferfristen genau angegeben, die auf Grund der früheren Bestimmungen zur Einführung gelangt waren. Da sich nun aber sehr bald herausgestellt hatte, dass diese Bestimmungen noch nicht den gesteigerten Ansprüchen, die gegenwärtig an die Schnelligkeit der Transporte gestellt werden entsprachen, so sind neue Lieferfristen für die Zustellung von Eilgütern und von Hornvieh vom Eisenbahndepartement ausgearbeitet worden. In betreff der Eilgüter lässt sich das Projekt des Eisenbahndepartements in folgendem zusammenfassen. Anstatt des jetzt bestehenden Termins von 250 Werst am Tage — wobei zur Abfertigung der Fracht ein Tag bewilligt wird und zur Uebergabe von einer Bahn auf die andere 8 Stunden — sind, wie die „Torg. Prom. Gas" mittheilt, folgende Termine projektirt worden: beim Transport auf Entfernungen bis 600 Werst, auf je 300 Werst ein Tag, wobei nicht volle 300 Werst bei der Berechnung für voll angenommen werden, beim Transport auf Entfernungen bis 1 800 Werst werden zum Termin für die ersten 600 Werst, d. h. zu 2 Tagen für je 400 Werst zu einem Tage zugezählt, wobei gleichfalls nicht volle 400 Werst bei der Berechnung für 400 Werst angesehen werden, und beim Transport auf Entfernungen von mehr als 1 800 Werst wird für je 500 Werst 1 Tag zugegeben; ausserdem wird zur Abfertigung und Entgegennahme der Frachten 1 Tag hinzugeschlagen, während für die Uebergabe von einer Bahn auf die andere keine spezielle Frist bewilligt wird. Jedoch beim Umladen der Frachten von einer Bahn auf eine andere mit verschiedener Spur oder bei Uebergabe an solchen Knotenpunkten, an denen die Uebergabe infolge von technischen Bedingungen sehr beschwerlich ist, oder beim Uebersetzen der Frachten über Flüsse, wird für eine jede derartige Operation die Gesammtstrecke des Transports zur Berechnung der Lieferfristen um 200 Werst vergrössert.

Es wird Eilgut, das sich im Rollen befindet, also abgesehen von der Frist für die Aufladung und das etwaige Umladen, nach den vorstehenden Angaben in 6 Tagen 2 300 Werst zurücklegen, während Vieh, um dem nachfolgenden vorzugreifen, in 6 Tagen 1 900 Werst durchfahren wird.

Das amtliche Organ führt in dieser Beziehung aus, dass die Lieferfristen für die Beförderung von Hornvieh, sofern nicht weniger als 8 Haupt zu gleicher Zeit aufgegeben werden, beim Transport auf Strecken bis 1200 Werst ein Tag für je 300 Werst, wobei nicht volle 300 Werst für voll angesehen werden, und beim Transport auf Strecken über 1 200 Werst wird für je 350 Werst ein Tag zugeschlagen. Für die Abfertigung und Ausladung wird kein bestimmter Termin festgesetzt, aber bei Berechnung der Zustellungstermine werden zur Gesammtstreke 150 Werst hinzugezählt; beim Umladen von einer Bahn auf eine andere mit verschiedener Spur, bei Uebergaben oder beim Uebersetzen über Flüsse werden für eine jede derartige Manipulation 100 Werst hinzugezählt, wenn aber in einem Punkt zwei der angeführten Operationen zusammenfallen, werden nicht 200, sondern nur 150 Werst hinzugezählt. Um eine Vorstellung davon zu haben, um wieviel die neuen Termine vortheilhafter sind als die gegenwärtig bestehenden, genügt es bei folgenden Angaben über die Geschwindigkeit, mit der das Hornvieh jetzt befördert wird, stehen zu bleiben. Aus der Gesammtzahl des in Petersburg im Januar und Mai 1895 eingetroffenen Hornviehs ergibt sich folgendes: beim Transport auf Entfernungen bis 1 200 Werst legten 46 % weniger als 250 Werst am Tage zurück, 2 % weniger als 275 Werst, 28 % weniger als 300 Werst und 24 % 300 Werst und mehr; beim Transport auf Entfernungen bis 1 800 Werst legten 37 % weniger als 250 Werst am Tage zurück, 21 % weniger als 275 Werst, 28 % weniger als 300 Werst und 14 % 300 Werst und mehr; beim Transport auf Entfernungen von mehr als 2 000 Werst legten 15 % weniger als 250 Werst am Tage zurück, 31 % weniger als 275 Werst, 13 % weniger als 300 Werst und 40 % 300 Werst und mehr. Auf diese Weise wurde sogar bei den allergrössten Entfernungen ein bedeutender Theil Vieh mit einer Geschwindigkeit von weniger als 250 Werst am Tage befördert und nur 40 % erreichten die Geschwindigkeit, mit der nach den neuen Regeln die Viehtransporte sogar auf den allerkürzesten Strecken befördert werden müssen. Das Projekt

der neuen Termine ist bereits dem Konseil für Eisenbahnangelegenheiten zur Begutachtung vorgestellt worden.

Da der Antrag vom Ministerium der Verkehrsanstalten ausgearbeitet und vom Finanzministerium lebhaft unterstützt wird, so unterliegt es keinem Zweifel, dass mit den vorstehenden Angaben für die allernächste Zeit bereits gerechnet werden kann.

Uebersieht man aber, was auf dem Gebiete der Beschleunigung der Transporte in den letzten Jahren in Russland alles geschehen ist, so kann der energischen und zum Theil auch erfolgreichen Thätigkeit der Verwaltung Anerkennung nicht versagt werden. Allerdings ist es eine Frage, ob die Maassregeln in der Praxis auch eben so stramm durchgeführt werden, als sie jetzt in Aussicht genommen sind. Ein Vortheil bleibt den Versendern aber unter allen Umständen, d. i. die Möglichkeit, bei einem schleppenden Transport die Fracht zu verkleinern. Wenn das aber andererseits regelmässig geschieht, so wird von der Verwaltung schon energisch hintangegriffen und dann das erstrebte Ziel schliesslich auch erreicht werden.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Geheime Baurath Otto Sarrazin ist zum vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Geheime Regierungsrath von Rabenau, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln, und der Regierungsrath Hermann Schultz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, sind zu Ober-Regierungsräthen ernannt worden.

Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Gloeckner ist zum Geheimen Ober-Regierungsrath ernannt worden.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Dem Vorsteher der Centralwerkstätte Heinrich August Stieler ist der Charakter als Maschineninspektor verliehen worden.

Oberhessische Eisenbahnen.

Dem Betriebskontroleur Friedrich Hess ist der Charakter als Bauinspektor verliehen worden.

Verschiedenes

Die Ausbreitung des Metersystems.

Die Erhebung des Metersystems zu einem internationalen hat in letzter Zeit wieder erhebliche Fortschritte gemacht. Am 1. März d. J. wurde dasselbe in der Türkei offiziell eingeführt, sämmtliche Lokalbehörden des Türkischen Staats haben Instruktionen erhalten, laut welchen sie die verschiedenen Handelskorporationen zum Gebrauch der neuen Maasse und Gewichte anzuweisen haben. Noch in diesem Jahre wird das Metersystem in Mexiko und Costarica eingeführt werden. Von dem Englischen Parlament ist bekanntlich die Einführung nach Ablauf von zwei Jahren beschlossen worden. In den Vereinigten Staaten zog zunächst die Münzkommission des Kongresses eine Bill Huxley in Erwägung, welche die Einführung des Metersystems in allen öffentlichen Funktionen mit dem 1. Juli 1897 und in allen privaten mit dem 1. Juli 1899 beantragte. Nach der neuesten Meldung hat die genannte Kommission einen Beschluss zu Gunsten der Einführung des Metersystems zum 1. Juli 1898, für die ländlichen Distrikte zum ersten Tage des 20. Jahrhunderts, 1. Januar 1901 gefasst. Auch in Dänemark ist eine parlamentarische Kommission zur Beschlussfassung über die Einführung des Metersystems eingesetzt, und auch in diesem Lande soll die Stimmung für diese Neuerung günstig sein, wie mehrere in diesem Sinne lautende Petitionen an das Parlament beweisen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird an der Bahnstrecke Lissa-Posen zwischen den Stationen Alt-Boyen und Kosten der Haltepunkt Deutsch-Presse für den Personenverkehr eröffnet. Der Fahrpreisberechnung für den Verkehr mit den Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen werden entweder die um 4,9 km erhöhten Entfernungen von Alt-Boyen oder die um 5,4 km erhöhten Entfernungen von Kosten zu Grunde gelegt.

Posen, den 16. April 1896. (814)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen und die Grossherzogliche Eisenbahndirektion in Oldenburg.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Kray. Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Strecke Essen Rh.-Ueckendorf-Wattenscheid gelegene Station Kray zur Unterscheidung von der an der Strecke Essen B. M.-Wattenscheid gleichzeitig zur Eröffnung kommenden Station Kray Süd die Benennung Kray Nord.

Essen, den 27. April 1896. (815)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mitteldeutscher und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Kirchheim bei Heidelberg in die Gütertarife für die oben bezeichneten Verkehre einbezogen.

Die genannte Station dient für den unbeschränkten Güterverkehr. Der Frachtberechnung sind die um 4 km gekürzten Entfernungen der Station St. Ilgen der Badischen Staatsbahnen zu Grunde zu legen.

Erfurt, den 20. April 1896. (816)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII) Am 1. Mai d. J. tritt der Tarifnachtrag III in Kraft, welcher die Entfernungen für die neu eröffnete Station Kray-Süd des Eisenbahndirektionsbezirks Essen, sowie verschiedene, zum Theil bereits eingeführte Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 24. April 1896. (817)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Der im Binnen-Gütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisenerze usw.) wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an durch Aufnahme folgender Frachtsätze ergänzt:

Nach Zwickau von Raschau 0,14 ℳ, Schönfeld 0,19 ℳ für 100 kg.

Nach Schönfeld von Grünstädtel 0,11 ℳ, Raschau 0,11 ℳ, Schwarzenberg 0,12 ℳ für 100 kg.

Von gleichem Zeitpunkte an gilt der auf der schmalspurigen Eisenbahnlinie Schönfeld-Geyer für den Uebergangsverkehr nach und von der Hauptbahn für die Beförderung von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen bestehende Ausnahmetarif auch für die Beförderung von Eisenerzen, Eisenstein usw.

Näheres hierüber ist durch die betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 17. April 1896. (818)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. II. Abtheilung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Am 1. Mai dieses Jahres tritt zum Gütertarif, Theil II Heft 2 der Nachtrag II in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Süddeutschen Bahnen nach Sosnowice zur Ausfuhr nach Südwestrussland enthält.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Kattowitz, den 21. April 1896. (819)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Für ein in der Zeit vom 1. Juni d. J. bis Ende Mai 1897 an einen Empfänger in Bayern zu lieferndes Mindestquantum von 200 000 Tonnen Steinkohlen, Kokes und Brikettes in Wagenladungen werden nach geliefertem Nachweis folgende Ausnahmefrachten angenommen:

Von Gustavsburg nach Aschaffenburg loco . 0,23 ℳ und
von Gustavsburg nach Aschaffenburg transit . 0,20 „

für 100 kg bezw. die Differenz gegen die erhobene Mehrfracht erstattet.

Mainz, den 20. April 1896. (820)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Billigheim-Mühlhofen, Ingenheim-Appenhofen, Klingen-Heuchelheim und Klingenmünster der Pfälzischen Eisenbahnen in die Hefte I—IV der Abtheilung E des Gütertarifs, in den

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sowie in das Heft V des Kohlen-Ausnahmetarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband aufgenommen.

Ueber die zur Erhebung kommenden Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Köln, den 24. April 1896. (821)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. April 1896. Am 1. Mai d. J. tritt zu Heft I der Nachtrag IX und zu Heft II der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs B (Sendungen von 45 t) nach der Station Trooz der Belgischen Staatsbahnen und Station Lommel (Raccordement Schulte & Cie.) der Grossen Belgischen Central-Eisenbahn. — Preis je 0,10 ℳ.

Essen, den 25. April 1896. (822)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Die auf Seite 9 des vom 25. Mai 1895 ab gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Gütern nach Grajewo transito abgedruckten Frachtsätze von 0,89 ℳ bezw. 0,74 ℳ und 1,08 ℳ für Heringstransporte in Wagenladungen von 10 000 kg von Pillau, Königsberg und Memel werden für Sendungen, welche nach den Stationen Oschenin, Kriwin, Slawuta, Oserani und Rudnia Potschaewokaja der Russischen Südwestbahnen weiter befördert werden, mit sofortiger Gültigkeit auf 0,73 ℳ bezw. 0,60 ℳ und 0,83 ℳ herabgesetzt.

Direktion. (H & V 823)

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Am 1. Juli d. J. gelangen die in dem Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze der Station Zittau zur Aufhebung. Dieselbe scheidet zu dem genannten Zeitpunkte aus dem Tarif gänzlich aus.

Breslau, am 20. April 1896. (824)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass das angekündigte Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) voraussichtlich erst am 1. Juli l. J. in Kraft treten wird. Infolgedessen bleibt das jetzige Tarifheft I B noch bis zum 30. Juni l. J. in Geltung.

Karlsruhe, den 23. April 1896. (825)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Saarkohlentarif No. 12 vom 1. Mai 1895 der I. Nachtrag, welcher ermässigte Frachtsätze nach den Schweizerischen Stationen Diessenhofen, Frauenfeld, Islikon, Müllheim-Wigoltingen und Uznach sowie Aenderungen der Beförderungsbedingungen enthält. (826)

St. Johann-Saarbrücken, 28. April 1896.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Kirchheim bei Heidelberg der Badischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für den Vieh- etc. Verkehr eröffnet. Die im 5. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs, im Saarkohlentarif No. 5 und im Heft 2 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren etc. im Südwestdeutschen Verbande bereits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze treten mit diesem Tage in Kraft.

Strassburg, den 20. April 1896. (827)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Tarif für den Verkehr mit den Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag X. Derselbe ist, soweit der Vorrath reicht, bei unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 23. April 1896. (828)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Am 1. Mai d. J. gelangt der II. Nachtrag zum 4. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Nebenbahnen Bickenbach-Seeheim und Weinheim Fürth enthält, zur Einführung. Kostenfrei.

Strassburg, den 20. April 1896. (829)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft No. 4 vom 1. Oktober 1895, Theil II Heft No. 6 vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Pozsony-Ujváros der K. Ungarischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsverkehr in den Tarif einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss von 3,4 ₰ für 100 kg an die für Pozsony-Fiok-palyaudvar bestehenden Sätze zu bilden.

München, im April 1896. (830)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Die im Heft Nr. 1 des Preussischen Gruppentarifs V unter II B 2 (dritter Absatz auf Seite 8) vorgesehene Bestimmung hinsichtlich der Frachtberechnung für Langholz auf einem Paar Schemmel- oder Kuppelwagen hat vom 1. Mai d. J. an auch für die Station Lichtenfels im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen, Nassau-Bayerischen, Hannover-Bayerischen, Frankfurt a/M.-Oberhessisch-Bayerischen, Thüringisch-Hessisch-Bayerischen, Magdeburg-Bayerischen, Berlin-Bayerischen und Ostpreussisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.

München, im April 1896. (831)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 16. März d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die für den 1. Mai d. J. in Aussicht genommene Einführung der neuen Hefte 6 a und 6 b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs (Verkehr Belgien-Baden) und des neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. auf den 1. Juni d. J. verschoben worden ist.

Strassburg, den 23. April 1896. (832)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen

---

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1895 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen etc. gelangt mit dem 1. Mai d. J. der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Lauban-Marklissa und für einige andere Stationen der Bezirke Breslau und Posen, ferner ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Posen und Streichung der Sätze für die Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau. Die Sätze für die Stationen der Strecke Lauban-Marklissa treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs auf diesen Stationen und die bezeichneten ermässigten Sätze erst mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs auf der Neubaustrecke Luschwitz-Blotnik in Kraft. Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. April 1896. (833)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für die Tarifgruppe II. Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarif für die Tarifgruppe II der Nachtrag 3 in Kraft. Durch denselben werden infolge des am 1. April d. J. erfolgten Uebertritts der Strecke Nikrisch (ausschliesslich) -Zittau in den Besitz der Sächsischen Staatseisenbahnen die für die Bahnhöfe Görlitz und Zittau bestehenden Bestimmungen in betreff der Ueberführung von Gütern beseitigt, und die Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau aus dem Tarif ausgeschieden.

Der Nachtrag 3 enthält ausserdem eine Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger hinsichtlich der Erhebung einer Verschiebegebühr von 50 ₰ bei Sendungen von und nach Cosel (Oderhafen), ferner die infolge Eröffnung der Reststrecke Luschwitz-Blotnik der Nebenbahn Lissa i/P.-Wollstein eintretenden Entfernungsabkürzungen und Entfernungen für die im Direktionsbezirk Posen eröffnete Haltestelle Wirschkowitz und die in diesen Bezirk übergegangene Station Glowno sowie Aenderungen der Ausnahmetarife, des Umkartirungstarifs und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages 3 können zum Preise von 35 ₰ für das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.

Breslau, den 22. April 1896. (834)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. werden die Nachträge VI zu Heft 5 und V zu Heft 6 des Verbands-Gütertarifs eingeführt. Diese enthalten unter anderem einen neuen Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung von frischem Obst, frischem Gemüse und von Melonen von Görz und Cormons nach Sächsischen Stationen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu erhalten.

Dresden, am 27. April 1896. (835)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandtarif, Theil II Heft 1. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzungen der besonderen und Tarifbestimmungen, Aenderung der Reexpeditionsbestimmungen, Erweiterungen und Aenderungen der allgemeinen und der Ausnahmetarife, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen. Die im Nachtrage ent-

haltenen Tariferhöhungen zufolge Aenderung und Berichtigung bestehender Frachtsätze treten erst am 15. Juni d. J. in Geltung. Druckstücke des Nachtrags sind zum Preise von 40 ₰ bei den bekannten Verkaufsstellen zu haben.

Breslau, den 22. April 1896. (836)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen. Am 1. Mai d. J. tritt zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1895 der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Frachtsätze nach Station Kray Süd, anderweite ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie Berichtigungen enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 26. April 1896. (837)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. erscheint als Saarkohlentarif No. 10 ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen zum Hüttenbetrieb von Grubenstationen des diesseitigen Direktionsbezirks, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Ars a. d. M., Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. (838)

St. Johann-Saarbrücken, 25. April 1896.
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. März d. J. angekündigten Nachträge und zwar:

Nachtrag II zum Gütertarif Theil II Heft 1 . Preis 0,25 ℳ
Nachtrag I zum Gütertarif Theil II Heft 2 . Preis 0,10 „
(Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr mit Oesterreich) und Nachtrag II zum Anhang zum Theil II Heft 1 — gratis — treten am 1. Mai d. J. in Kraft.

Dieselben enthalten neben den bereits angekündigten erhöhten Frachtsätzen u. a. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, Aufnahme neuer Stationen in bestehende Ausnahmetarife, Einbeziehung der Station Linz Umschlagsplatz in den Verkehr und Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 34 (Steinplatten und Marmor) für den Verkehr mit Aussig und Schreckenstein Oe. N. W. B. und Aussig St. E. G. Ferner gelangen die Ausnahmetarife Nr. 38 für Kupfer roh (Cementkupfer roh) und Zinn, sowie Nr. 39 für Eier, mit Ausnahme von Ameiseneiern, zur Einführung.

Die im Tarifnachtrage II zum Heft 1 vorgesehene Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 34 für den Verkehr mit den oben genannten Stationen, sowie die Berichtigung des Frachtsatzes Teplitz-Waldthor - St. Lambert (Station) tritt erst am 15. Juni d. J. in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Köln, den 20. April 1896. (839)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich; Reexpedition für Zucker in Kolin. Dem Lagerhause der uverni banka in Kolin wird die Reexpeditionsbegünstigung für Zucker von Rohrbach i. M. im Rahmen des Elbeumschlags-Verkehres mit Oesterreich — bei Anwendung der im Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich vom 1. Januar 1893 auf Seite 14 unter B. enthaltenen Bestimmungen eingeräumt.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1896.

Wien, am 21. April 1896. (840)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte, Malz etc. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach oder von Olmütz-Stadt und Olmütz-Neugasse	147 ₰
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag nach oder von Olmütz-Stadt und Olmütz-Neugasse	142 ₰
Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Olmütz-Stadt und Olmütz-Neugasse	183 ₰

Für Kleie und Oelkuchen etc. im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz von 183 ₰ um 7 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 23. April 1896. (841)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird zwischen Köln und Saarbrücken über die bisher nur von Personenzügen befahrene Strecke Liblar-Euskirchen-Trier in jeder Richtung ein Schnellzug gefahren. Infolge dessen treten mit dem bezeichneten Tage in den Preisen der „für alle Züge“ gültigen Einzelreise-Fahrkarten im Verkehr von diesseitigen Stationen nach Call, Erdorf-Bitburg, Euskirchen, Gerolstein, Hellenthal, Jünkerath-Stadtkyll, Kyllburg, Münstereifel, Prüm, Rheinbach, Saarburg, Saargemünd, Saarlouis, Schleiden i. d. Eifel, Trier und Zülpich Erhöhungen von 0,20 ℳ bis 1,80 ℳ ein. Ferner werden die einfachen Fahrpreise „für alle Züge“ von Holzwickede und Unna nach Neheim-Hüsten, Arnsberg und Bestwig-Nuttlar um die Beträge von 0,30 ℳ bis 0,80 ℳ erhöht, weil dieselben aus Anlass der Herstellung einer durchgehenden Schnellzugverbindung zwischen den genannten Stationen nach der Schnellzugtaxe zu berechnen sind. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Elberfeld, 21. April 1896. (842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die Strecke Oberscheld - Nicolausstollen der Scheldethalbahn, mit der Haltestelle Nicolausstollen, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der Personenverkehr beschränkt sich auf die III. Wagenklasse. Die Abfertigung geschieht durch den Zugführer.

Frankfurt a/M., den 20. April 1896. (843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen tritt mit dem 1. Mai d. J. folgende besondere Bestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung in Kraft:

„Die Fahrpreisermässigung für mittellose Blinde, Taubstumme und epileptische Kranke — Zusatzbestimmung V B 1 c zu § 11 der Verkehrsordnung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I — wird auch unbemittelten blöden Kindern, welche zur Pflege und Erziehung in öffentlichen Heil- und Pflegeanstalten für Blöde untergebracht sind, oder untergebracht werden sollen, gegen Vorzeigung einer Empfehlung des Vorstandes der Anstalt für Urlaubsreisen zum Besuch ihrer Angehörigen oder zum Zwecke der erstmaligen Verbringung in eine der genannten Anstalten gewährt. Die gleiche Ermässigung wird auch bei nothwendiger Begleitung einem Begleiter bewilligt.“

Die in den Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen aufgenommene Besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 24. April 1896. (844J)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
Preussischen Staatseisenbahnen.

Für die Französisch - Englisch - Belgisch - Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Rundreiseverkehre tritt am 1. Mai k. J. — unter Aufhebung des für dieselben seither bestandenen Tarifs vom 1. Mai 1894 nebst Nachtrag I — ein neuer Tarif in Geltung.

Strassburg, den 28. April 1896. (845)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Oldenburg-Brake sowie anderweite, theilweise abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Hammelwarden-Nordenham und ferner Tarifsätze für Rundfahrkarten von Oldenburg nach Rastede oder Loy.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 23. April 1896. (846B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die über Lübben verkehrenden Personenzüge von der Stadtbahn nach dem Görlitzer Bahnhofe verlegt. Zur Vermittelung des Verkehrs von und nach den Stadtbahnstationen sind passende Anschlusszüge nach und von Station Niederschöneweide-Johannisthal, woselbst künftig der Uebergang auf die Fernzüge und umgekehrt stattfindet, vorgesehen worden.

Die Ausgabe direkter Fahrkarten nach den hinter Königswusterhausen gelegenen Stationen erfolgt auf dem Görlitzer

Bahnhofe sowie auf den Stadtbahnfernstationen Schlesischer Bhf., Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten und Charlottenburg.

Die Abfertigung des Reisegepäcks sowie des Expressgutes dagegen findet, weil die über die Stadtgeleise verkehrenden Anschlussvorortzüge nach und von Niederschöneweide - Johannisthal keine bahnseitige Gepäckabfertigung ermöglichen, ausschliesslich auf dem Görlitzer Bahnhofe statt.

Eine Aenderung in den Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen tritt hierdurch nicht ein.

Berlin, den 26. April 1896. (847)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschafts-Mitglieder werden zu der diesjährigen
am Dienstag, den 12. Mai 1896, Mittags 12 Uhr
in Coburg, Hotel Leuthaeuser
stattfindenden ordentlichen Genossenschafts-Versammlung gemäss § 6 des Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstands.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1895.
3. Voranschlag für 1897.
4. Ausscheiden der Werrabahn, Saalbahn, Weimar-Geraer, Hildburghausen-Heldburger und Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn.
5. Antrag auf Abänderung und Neudruck des Statuts.
6. Antrag auf Nichtverfolgung eines Regressanspruchs.
7. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
8. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1896

Lübeck, den 23. April 1896. (848)
Der Genossenschafts-Vorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

6. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Telegraphenstangen. Die alsbaldige Lieferung von imprägnirten Telegraphenstangen, und zwar:

230 Telegraphenstangen à 7 m Länge
300 „ à 8,5 m „
300 „ à 10 „ „

soll verdungen werden. Die Stangen sollen mit Kupfervitriol oder mit Quecksilbersublimat getränkt sein. In dem Angebot sind Art und Weise der Tränkung näher anzugeben.

Bedingungen liegen im diesseitigen Büreau, Poststrasse 6, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Die einzusendenden und durch besondere Aufschrift kenntlich zu machenden Angebote werden Sonnabend, den 9. Mai, Vormittags 10 Uhr im Büreau der unterfertigten Inspektion geöffnet.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach stattgehabtem Termin. (849J)

Frankfurt a/M., den 24. April 1896.
Königliche Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der im Bereich der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten, für Eisenbahnzwecke unbrauchbaren alten Schienen usw. wird auf den 9. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr im Geschäftszimmer 105 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 4 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 22. April 1896. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 35. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Mai 1896.

Inhalt:

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenb.-Kongresse i. London.
Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale d. Eisenbahn-Güterwagen.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Selbstversicherung der Eisenb. gegen Feuer- und Transportschäden.
Bau der Hochbahn am Lerchenfelder Gürtel d. Wiener Stadtb.
Vereinfachung d. Verbandstarife.
Betriebseinnahmen der K. K. Oesterr. Staatsb. im März d. J.
Auswärtiger Handel der Monarchie im März d J.
Konzessionirung der Lokalbahn Zsebely-Csákovár.
Betriebseinnahmen d. Kgl Ungar. Staatsb. im Jahre 1895
Bahneröffnungen.
Luxus- bezw. Schnellzüge.
Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.
Tarifarische Behandlung d. Musterkoffer reisender Kaufleute.
Eröffnung von Haltestellen.
Namensänderungen.
Generalversammlungen.
Prioritätenkonversion d. Ungar. Westbahn.
Personalien.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Stand der Arbeiten an der Sibirischen Bahn.
Tarif für Thee.
Aus Afrika:
Kongostaat. Kapland. Aegypten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Schnellzugsfrage auf dem Eisenbahnkongresse in London.

Die Schnellzugsgeleise.[1])

Wie von uns schon in der Einleitung zu diesen Mittheilungen über den Eisenbahnkongress in London betont wurde, war es der Baudirektor der Oesterreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. K. Regierungsrath W. Ast, welcher das Referat über einen der wichtigsten Gegenstände des Eisenbahnkongresses übernommen hatte, nämlich über die Frage der Verstärkung des Oberbaues im Hinblick auf die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Mit jener grossen Gründlichkeit, mit jenem genialen Weitblicke und mit jener glücklichen Vereinigung theoretischen Wissens und praktischer Erfahrungen, welche seine früheren Berichte über Oberbaufragen auszeichnen, hat Ast auch das vorliegende interessante Thema zu einer Studie erweitert, deren grosse Bedeutung namentlich für die Erhaltung des Oberbaues auf bestehenden Schnellzugslinien erst dann vollauf gewürdigt werden wird, wenn sie zur Kenntniss weiterer Kreise gekommen ist. Hierzu nach Kräften beizutragen, ist der nächste Zweck der nachfolgenden Darlegungen, welche aber andererseits auch die Eisenbahn-Betriebsbeamten im allgemeinen über den gegenwärtigen Stand der Oberbaufrage orientiren sollen.

Die Aufgabe, mit deren Lösung die Kommission des internationalen Eisenbahnkongresses den Baudirektor Ast betraut hatte, lautete in ihren Hauptpunkten folgendermaassen:

I. Aufstellung einer Geleistype für Linien, welche mit grosser Zuggeschwindigkeit befahren werden.

II. Stufenweise Verstärkung des Widerstandes bestehender Geleise, um eine Vergrösserung der Zuggeschwindigkeit zu ermöglichen.

Für die Bearbeitung des Gegenstandes erwiesen sich ausser der Kenntniss der Daten über die Anlage der Bahn und über ihre Einzelkonstruktionen noch Mittheilungen wünschenswerth über die Gattung und Bauart der Fahrzeuge, hauptsächlich der Lokomotive; weiter über die Anzahl und Belastung der Züge und über deren Fahrgeschwindigkeit. Der Fragebogen, welcher an die Verwaltungen der festländischen Europäischen Bahnen und an die Aegyptischen Eisenbahnen versendet worden war, umfasste daher auch eine grössere Anzahl von Fragen, die sich auf die letztgenannten Punkte bezogen. Hierbei erschien vor allem betont, dass die Beantwortungen nur bezüglich solcher Bahnstrecken gegeben werden sollen, welche im Sinne der Fragestellung mit grosser Zuggeschwindigkeit befahren werden.

Auf Grund dieser Umfrage gelangten an den Berichterstatter Mittheilungen von 15 grossen Bahnverwaltungen[2])

[1]) Siehe Nr. 100 S. 839 ff. Jahrg 1895 und Nr. 16 S. 139 ff. d. Ztg.

[2]) Es sind dies folgende Verwaltungen: Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft; Oesterreichische Südbahn; Adriatisches

über Schnellzugslinien von etwa 20 000 km Länge. Sie betreffen Linien, auf welchen Schnellzüge mit durchschnittlichen Geschwindigkeiten von etwa 40 bis 80 km verkehren und bei denen die Anzahl dieser Züge zwischen 900 bis 3 600 per Jahr und Kilometer Geleis schwankt. Ein unmittelbarer Vergleich der gewählten Oberbaukonstruktionen ist selbstverständlich bei einer in so weiten Grenzen liegenden Beanspruchung nicht möglich. Was die Lokomotiven anbelangt, mit welchen diese Linien im Schnellzugsverkehr befahren werden, so liegt die maximale Belastung ihrer Treibräder zwischen 12,5 t (Französische Staatsbahn) und 15,8 t (Gotthardbahn) und ihr Gesammtgewicht zwischen 35 und 65 t. Zumeist ruht dieses Gewicht auf einem vorderen zweiachsigen Drehgestell und auf zwei gekuppelten Achsen; statt des Drehgestells ist öfters je eine verschiebbare Laufachse vorn und rückwärts angeordnet. Drei gekuppelte Achsen und eine verschiebbare Vorderachse finden sich nur bei den für besonders starke Steigungen bestimmten Lokomotiven der Belgischen Staatsbahnen. Diese Lokomotiven sowie die neueren Lokomotiven der Französischen Nordbahn sind die einzigen unter allen in dem Bericht erwähnten Lokomotiven, bei denen die Dampfcylinder innenliegend angebracht sind. Die Grösse der Schnellzüge variirt zwischen 15 und 38 Wagenachsen, ihr Bruttogewicht zwischen 100 und 200 t. Die Wagen besitzen 2—4 Achsen, in letzterem Falle Drehgestelle. Der grösste Radstand zweiachsiger Wagen ist mit 5,9 m, die grösste Achsbelastung mit 8 t angegeben.

1. Der bestehende Oberbau für Schnellzugsverkehr.

In besonderen, sehr übersichtlichen Tabellen hat Ast die Angaben über die Hauptelemente der Geleisekonstruktion: Schienen, Schwellen und Stossverbindung zusammengestellt und dieselben zum Zwecke der Erleichterung der weiteren Studien nach Eilzugsgeleisen gruppirt, welche mit Lokomotiven von Achsdrücken unter und über 14 t befahren werden.

Man ersieht aus diesen Tabellen, welche Ast eingehend erläutert, zunächst, dass auf Linien mit Raddrücken bis zu 7 t Schienen mit einem Gewichte von 33 bis 42,5 kg für 1 m in Verwendung stehen; bei Raddrücken über 7 t steigt das Gewicht der Schienen bis zu 52 kg für 1 m; im allgemeinen ist eine Tendenz auf Erhöhung der Schienengewichte über 40 kg bemerkbar. Das Material ist zumeist Flussstahl nach dem Bessemer- oder Martinverfahren, wobei für Doppelkopfschienen gewöhnlich eine grössere Härte, als für breitfüssige Schienen beansprucht wird; überhaupt zeigt sich das Bestreben, harte Stahlgattungen mit sehr hoch liegender Elastizitätsgrenze zu verwenden.

Nur bei 2 Eisenbahnverwaltungen stehen Metallschwellen in Gebrauch; sonst ist noch ausschliesslich das Holz für Schwellen in Verwendung. Die Ausmaasse der letzteren weisen eine grosse Mannigfaltigkeit auf; die Länge wechselt zwischen 2,40 und 2,72 m, die Breite zwischen 20 und 30 cm. Die Schwellenabstände bewegen sich bei den neueren Geleisekonstruktionen für den Schnellzugsverkehr zwischen 72,3 und 98,4 cm, doch gelangt man allerwärts zu der Erkenntniss, dass es angezeigt erscheint, die Schwellenabstände zu vermindern und auf solche Weise Tragfähigkeit und Steifigkeit des Geleises zu erhöhen. Die Befestigung der Schiene erfolgt fast ausnahmslos direkt auf der Schwelle; nur 4 Verwaltungen trennen die Schienenbefestigung von der Befestigung auf der Schwelle, indem sie die Doppelkopfschienen in Chairs aus Gusseisen mit Hilfe von Keilen aus Holz oder Eisen festhalten. Um die Vortheile dieser Isolation der Schienenbefestigung auch bei dem Oberbau mit Vignolesschienen zu erreichen, verwenden die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und einige Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Spannplatten oder Krempenplatten, welche auf der Schwelle befestigt werden und Klemmplättchen, welche die Schiene mit der Unterlagsplatte auf der Spann- oder Krempenplatte fest halten.

Zur Sicherung des Verkehrs in Bögen, deren Halbmesser unter 500 m liegt, verwenden einige Bahnverwaltungen besondere Mittel behufs Erzielung einer guten, haltbaren, kräftigen Befestigung. Von diesen Konstruktionen sei zunächst die Seidl'sche Spurplatte erwähnt, welche in ihrer Anwendung auf Strecken der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft gute Ergebnisse liefert; sie vermittelt eine sehr wirksame Querverbindung zwischen den beiden Geleisesträngen. Die Holländische Eisenbahngesellschaft bedient sich bei Holzschwellen manchmal hölzerner Streben, welche auf die Schwelle aufgenagelt werden und den äusseren Kopf der Schiene gegen das Umkanten schützen sollen; bei anderen Bahnen werden die Tirefonds (Schraubennägel) oder wohl auch die Schwellen vermehrt oder die Vignolesschienen auf einzelnen eventuell allen Schwellen in Chairs oder auf Spannplatten gelagert. Um die Verschiebung des ganzen Geleises in geneigten Strecken und in den Bögen zu verhindern, sind auf der Linie Pistoja-Bologna in Italien Holzstücke im Gebrauche, die zwischen die Schienen oder zwischen Schwellenkopf und Bankettmauer verlegt werden; auch Holzpfähle, die an den Schwellenköpfen an der Aussenseite der Kurven eingerammt sind, stehen in Verwendung.

Die Schienenstösse sind durchwegs schwebend und zumeist mit Winkellaschen an der Innen- und Aussenseite konstruirt. Nur 2 Verwaltungen legen an der inneren Seite noch Flachlaschen. Die Winkellaschen reichen bei den breitfüssigen Schienen gewöhnlich über beide Stossschwellen; ihre Länge variirt zwischen 460 und 800 mm; es ist die Tendenz ersichtlich, die Länge der Laschen zu vergrössern. Die Befestigung derselben erfolgt mit 4, 5 oder selbst 6 Bolzen, deren Stärke mit 19 bis 25,5 mm angegeben erscheint. Fast übereinstimmend äussern sich alle Verwaltungen dahin, dass die angewandte Schienenstossverbindung mittelst Laschen und Bolzen unzulänglich ist; man begegnet daher auch allerwärts eifrigen Bestrebungen zur Verbesserung derselben. So werden vielfach die Stossschwellen verbreitert und einander näher gerückt (bis auf 33 cm); einige Verwaltungen haben die bei dem eisernen Oberbau Heindl's angewandte Befestigungsweise für die Stossschwellen eingeführt; bei anderen Verwaltungen erhalten die Laschen besonders kräftige Dimensionen; die Französische Westbahn greift auf den unterstützten Stoss, indem sie die Schienen auf einem gusseisernen, die Stossschwellen verbindenden Stuhle aufruhen lässt.

Eine grosse Mannigfaltigkeit zeigen die Vorschriften bezüglich der Schienenüberhöhungen und Spurerweiterungen; sie beweisen in ihrer Gesammtheit recht deutlich, mit welcher Unklarheit diese Frage belastet erscheint und dass die Erforschung derselben eine wichtige Aufgabe für Theoretiker und Praktiker bildet. Als höchstes Maass für die Schienenüberhöhung finden wir in Ast's Tabelle jenes von 160 mm; für die Spurerweiterung erscheint als obere Grenze 28 mm; als untere Grenze stehen gegenüber: gar keine Ueberhöhung und keine Spurerweiterung. Allerdings ist bei jenen Bahnen, welche Ueberhöhung und Spurerweiterung als überflüssig halten, bereits in der geraden Bahn zwischen Spurkranz der Räder und Schienenkopf ein grösseres Spiel vorhanden, als dies z. B. bei den Deutschen und Oesterreichischen Bahnen der Fall ist.[3])

Auch das Gebiet der Bahnerhaltung hat Ast in den Be-

Netz der Italienischen Südbahn; Italienische Mittelmeerbahn; Französische Staatsbahnen; Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; Französische Südbahn; Eisenbahn Paris-Orléans; Französische Nordbahn; Französische Westbahn; Belgische Staatsbahnen; Holländische Eisenbahngesellschaft; Aegyptische Eisenbahnen; Russische Staatsbahnen (Petersburg-Warschau).

[3]) Wir möchten an dieser Stelle auf die interessante Studie aufmerksam machen, welche Professor Kreuter im 4. Hefte des „Organs f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw." (1896) über die Geleiseüberhöhungen veröffentlicht.

reich seiner Erörterungen gezogen. Die Mittheilungen der einzelnen Bahnverwaltungen zeigen, dass sowohl die Methode der Geleiseregulirung nach Bedarf, wie auch jene der periodischen Generalrevisionen in Anwendung steht. Bei der ersteren Methode wird jede Bahnstelle durchschnittlich zwei Mal im Jahre regulirt; die Generalrevisionen bei Durchführung der Arbeiten nach der zweiten Methode wiederholen sich in Perioden von einem Jahre bis zu zwei Jahren. Die Daten über die Kosten der Regulirung und über den Arbeitsaufwand gehen weit auseinander; sie schwanken zwischen 0,20 und 0,66 Frcs. oder zwischen 0,15 und 0,40 Tagschichten für 1 m Geleis und für 1 Jahr. Ein direkter Vergleich ist natürlich bei der grossen Zahl und der grossen Verschiedenheit der einflussnehmenden Faktoren ganz unzulässig.

Ast zieht im weiteren Verlaufe seines Berichtes eine auf theoretischer Grundlage fussende Parallele zwischen den einzelnen Geleisekonstruktionen und gelangt zu folgenden interessanten Ergebnissen:

1. Auf Geleisen, welche mit Raddrücken bis zu 7 t beansprucht werden, vermögen breitfüssige Schienen im Höchstgewichte von 35 kg für 1 m auch hohen Verkehrsanforderungen und Fahrgeschwindigkeiten noch zu entsprechen, wenn für eine reichlich dimensionirte Schwelle und entsprechende Naherückung der Schwellen gesorgt wird.

2. Auf Geleisen, die mit Raddrücken über 7 t beansprucht werden, erscheint eine Erhöhung des Schienengewichtes über 35 kg (bezw. des Widerstandsmomentes der Schiene über 150) erforderlich, wobei mit der schwereren Schiene auch eine enge Schwellenlage und eine kräftige Schwelle zu verbinden ist.

3. Auf Geleisen mit schwerer Schiene und enger Schwellenlage erscheint die Einführung von Lokomotiven mit grossen Radständen und geringer belasteten vorderen und hinteren Achsen für die Geleiseinanspruchnahme vortheilhaft.

4. Die Inanspruchnahme der Laschen ist eine verhältnissmässig sehr hohe; sie schwankt zwischen 1 271 und 3 343 kg auf 1 qcm. Auf die Widerstandsfähigkeit dieser Oberbautheile ist nicht nur die Konstruktion der Laschen selbst, sondern auch die übrige Anordnung des Oberbaues: Dimensioinrung und Entfernung der Schwellen, richtiges Verhältniss zwischen den Widerstandsmomenten der Laschen und der Schiene von hervorragendem Einflusse.

5. Schienen von hohen Festigkeiten und grosser Härte werden immer allgemeiner den weicheren Sorten vorgezogen. Ein zu endgültigen Schlüssen berechtigender Vergleich zwischen dem Verhalten des durch den saueren Prozess im Bessemerkonverter, durch den basischen Prozess und durch einen der beiden Prozesse im Martinsofen erzeugten Schienenstahles ist aus den Mittheilungen der Bahnverwaltungen nicht zu ziehen. Bemerkenswerth ist jedoch, dass die grosse Mehrheit der Verwaltungen Thomasstahl — im Konverter nach dem basischen Verfahren erzeugten Stahl — nicht verwendet.

2. Type für Schnellzugsgeleise.

Auf Grund sehr ausführlicher Erörterungen, aus denen der technisch gebildete Eisenbahner gewiss viele werthvolle Anregungen schöpfen wird, stellt Ast eine Reihe spezieller Anträge über die Art der Herstellung einer Bahn, welche grossem Verkehre und hauptsächlich der Befahrung mit grosser Geschwindigkeit genügen soll. Wir wollen dieselben nachstehend in Kürze und auch nur in ihren wesentlichen Grundzügen den Lesern mittheilen.

Durch Trockenlegung des Unterbaues und durch Aufbringung einer reichlich starken Bettung, deren Dicke unter Schwellenunterfläche mindestens 30 cm betragen soll, ist ein Bettungskoeffizient von C = 5[4]) zu erzielen; der Druck, welchen die Radbelastungen der bewegten Fahrzeuge auf die Bettung hervorrufen, soll 2 kg für 1 qcm nicht übersteigen. Die Schwellen sind mit 2,7 m Länge auszuführen; ihre Breite wäre mit 0,26 m, ihre Dicke mit 0,14 m zu bemessen; von einer Dexelung der Lagerflächen ist Umgang zu nehmen; Imprägnirung mit kreosothaltigem Theeröl erscheint empfehlenswerth. Die Schwellenentfernung soll bei der ungetheilten Schiene etwa 80 cm, am Stosse etwa 50 cm betragen. Das Schienenprofil ist entsprechend tragfähig und steif zu konstruiren und derart gross zu wählen, dass es auch in völlig abgenütztem Zustande noch die nöthige Tragfähigkeit besitzt; es muss daher dem neuen Schienenprofile im Kopfe soviel Material zugelegt werden, als der Abnützung während der voraussichtlichen Schienendauer bei gegebenem Verkehre entspricht. Die Faserspannung in dem Schienenquerschnitte soll bei Vignolesschienen 1 100 bis 1 300 kg auf 1 qcm für die Ruhelast nicht überschreiten; bei Doppelkopfschienen, welche in der Regel grössere Materialfestigkeiten zulassen, rückt diese Grenze entsprechend höher. Für Raddrücke von 7,5 t und darüber wird man rationeller Weise Schienen mit mehr als 40 kg für 1 m in Aussicht nehmen müssen; für Raddrücke bis zu 7,5 t genügen auch leichtere Schienen, sofern die Fahrgeschwindigkeiten nicht viel über 80 km in der Stunde betragen. Die Länge der Schienen soll nicht unter 9 m und nicht über 15 m betragen; bei einer Länge von 12 m ist die Zahl der Stossverbindungen nicht zu gross und werden auch die Stosslücken nicht zu bedeutend, die Schienen lassen sich beim Auswechseln und Verlegen noch gut handhaben, so dass dieses Ausmaass ganz zweckmässig erscheint. Die Befestigung der Schiene erfolgt am besten mit Tirefonds statt der Nägel und getrennt von der Befestigung auf der Schwelle, also mit Hilfe von Spannplatten oder Chairs. Im Hinblicke auf die Stossverbindung erscheint der schwebende Stoss mit breiten Schwellen, kräftigen, langen Winkellaschen, deren Befestigung durch 6 Bolzen bewirkt wird, als entsprechende Anordnung; ein besonderes Augenmerk ist der kräftigen Einspannung der Schienen auf den Stossschwellen zuzuwenden.

3. Verstärkung der Geleise.

Erweisen sich im Betriebe befindliche Geleise gegenüber ihrer Beanspruchung durch die Fahrzeuge zu schwach oder stehen Verkehrssteigerungen in Aussicht, so wird es sich zunächst um die Frage handeln, ob die Anwendung eines neuen Oberbaues oder die Verstärkung einzelner Theile des vorhandenen Oberbaues ökonomisch vortheilhafter ist. Ergibt die Untersuchung, dass eine Verstärkung des Geleises gerechtfertigt erscheint, so wird unter den Mitteln, die hierfür zu Gebote stehen, die entsprechende Auswahl zu treffen sein. Nach Ast's Darlegungen ist das wirksamste Mittel zur Versteifung des Geleises die Verbesserung des Schotterbettes im Sinne der Anträge für die Konstruktion der Schnellzugsgeleise. Zeigen die Untersuchungen, dass der schwache Punkt des bestehenden Geleises in der unzulässigen Grösse des Bettungsdruckes liegt, dann wird es nothwendig sein, die Schwellenentfernungen zu vermindern; eine solche Reduktion der Schwellendistanzen kann unter Umständen eine Vergrösserung der Tragfähigkeit herbeiführen, wie sie in gleichem Umfange durch die Vergrösserung des Schienenquerschnittes nur mit Aufwand unverhältnissmässiger Mittel möglich ist. Die Verminderung der Schwellenentfernungen wird sich besonders auf Gebirgsbahnen empfehlen, deren Geleise oft mit vier- und mehrachsigen Lokomotiven befahren werden. Der Austausch der Hakennägel gegen Schraubennägel und die Einlegung von Unterlagsplatten auf allen Schwellen wird bei einer rationellen Oberbauverstärkung nicht zu umgehen sein; ebenso wird man der Ausgestaltung der Schienenstossverbindung besondere Sorgfalt zuwenden müssen. Die Sanirung ausgeschlagener Stösse spielt hierbei eine bedeutsame Rolle. Um dieselbe durchführen zu können, ist es angezeigt, die vorhandenen schädlichen Räume zwischen Schiene und Lasche durch Futterbleche auszufüllen. Ast wendet solche Bleche nach der

---

[4]) d. h. erst ein Druck von 5 kg auf 1 qcm darf das Schotterbett um 1 cm zusammendrücken.

von ihm erdachten Anordnung schon seit längerer Zeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit gutem Erfolge an. Die Bleche sind 1, 1,5 und 2 mm dick und 100 mm lang; sobald ein Futterblech abgenutzt bezw. der schädliche Raum vergrössert ist, bedarf es dann lediglich seiner Auswechselung durch das nächst stärkere Blech. Hinsichtlich der Befestigung der Schienen auf den Stossschwellen theilt Ast mit, dass er versuchsweise in verschiedenen Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 20 Jahre alten Oberbau mit starker Frequenz und ebenso bei einigen neuen Geleisen die beiden Stossschwellen mit Spannplatten armirt und die Befestigungsweise Heindl's angewendet und hierbei sehr günstige Resultate gewonnen habe.

Ast glaubt und beweist auch im allgemeinen, dass ein Geleis, das nach den von ihm aufgestellten Grundsätzen erbaut ist, das praktisch erreichbare Maximum an Widerstandsfähigkeit besitzt. Dieses Maximum liegt nun nicht wesentlich über jenen Widerständen, welche den Geleisen heutiger Bauart innewohnt, d. h.: allen weitergehenden Ansprüchen in Bezug auf Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und der Raddrücke kann nicht mehr durch Verstärkung der Geleise, sondern nur durch zweckmässigere Konstruktion der Fahrzeuge Genüge geleistet werden. „Es ist dem Maschineningenieur das Mittel gegeben, die Widerstandsfähigkeit des Geleises durch eine zulässige Erhöhung des Raddruckes unter gleichzeitiger Abminderung der dynamischen Wirkung des Fahrzeuges für die Adhäsion und Zugkraft auszunutzen." Der Berichterstatter gelangt sonach in den Schlusssätzen seines werthvollen Referates zu der von ihm schon an anderer Stelle ausgesprochenen und auch von dem Schreiber dieser Zeilen wiederholt in Fachblättern erörterten Behauptung, dass die Oberbaufrage gleicherweise den Bau-, wie den Maschineningenieur betrifft, ja dass in gewissem Sinne ihre befriedigende Lösung weit mehr in die Hände des letzteren, als des ersteren gegeben ist.

A. B.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 34.)

Die Zahl der Artikel, welche den einzelnen Zweigen des Eisenbahnbaues gewidmet sind, ist selbstverständlich eine sehr grosse. Wir erwähnen zunächst die vorzüglichen Arbeiten über Bauwürdigkeit geplanter Eisenbahnen (Professor Launhardt) und über Vorarbeiten (Professor Goering). In ersterem Artikel gibt Professor Launhardt unter Zugrundelegung seiner bahnbrechenden Arbeiten auf dem Gebiete des kommerziellen Trassirens Anhaltspunkte für die Ermittelung jener Verhältnisse, welche den Bau einer neuen Bahn vom wirthschaftlichen Gesichtspunkte gerechtfertigt erscheinen lassen. Er stellt zugleich eine Formel für die Berechnung des zu erwartenden Betriebsüberschusses in einer Gegend von mittlerer wirthschaftlicher Bedeutung hin und weist im übrigen mit Recht darauf hin, dass der gemeinwirthschaftliche Nutzen der Eisenbahnen den höchsten erreichbaren Betriebsüberschuss noch erheblich übertrifft, so dass für den Staat der Bau von Eisenbahnen noch gerechtfertigt erscheinen kann, wenn der von denselben zu erwartende Betriebsüberschuss nur eine sehr mässige Verzinsung des Anlagekapitals ermöglicht.

Goering's Artikel „Vorarbeiten" legt selbstverständlich das Schwergewicht auf die technischen Vorarbeiten, bespricht jedoch auch die wirthschaftlichen Vorarbeiten, soweit es des Zusammenhangs wegen erforderlich erschien (siehe seine Ausführungen über Ertragsberechnung und Betriebskosten). Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Abschnitte über die einzelnen Stadien der allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten sowie die zugehörigen Erläuterungen. Was den Unterbau betrifft, müssen weiter die mustergültigen Artikel über Eisen-, Holz- und Steinbrücken sowie Viadukte von Professor Melan genannt werden; von demselben Verfasser finden sich auch zahlreiche Artikel über die Theorie des Brückenbaues, dann über einzelne Konstruktionstheile. Wir nennen ferner die Artikel über Durchlässe (vom Generaldirektor der Bayerischen Staatsbahnen, Ebermayer), Tunnelbau (Professor Bräuler).

Aus dem Artikel „Eisenbrücken", in welchem die verschiedenen Konstruktionssysteme der Hauptträger, die Lager- und Fahrbahn-Querkonstruktionen, dann die Konstruktionsmaterialien eingehend besprochen sind, möchten wir nur, was letztere betrifft, reproduziren, dass bisher wohl fast ausschliesslich noch Schweisseisen zu Brückenkonstruktionen verwendet wird, dass aber in neuester Zeit, insbesondere in Deutschland und Oesterreich, der Verwendung des Flusseisens für diese Zwecke erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wird und dass in diesen beiden Ländern bereits grössere aus Flusseisen ausgeführte Brücken bestehen, so die neuen Brücken zu Dirschau und Marienburg, der Moldauviadukt bei Cervena usw. Eigentlichen Stahl hat man bisher zu Brücken nur vereinzelt und zwar nicht für Theile, welche der direkten Einwirkung von Stössen ausgesetzt sind, angewendet. Das bedeutendste Beispiel einer Stahlbrücke ist die 521 m weit gespannte Firth of Forthbrücke, zu welcher Siemens-Martinstahl verwendet wurde. In dem Abschnitte „Aufstellung (Montirung) der eisernen Brücken" ist die Beschreibung jener Aufstellungsarten bemerkenswerth, bei welchen die Brückenöffnungen von Gerüsten grösstentheils frei bleiben und die Brückenkonstruktion entweder von der richtigen Lagerstelle entfernt montirt und dann in fertigem Zustande an die definitive Stelle eingebracht wird, oder bei welchen die Aufstellung ohne feste Gerüste durch freie Auskragung erfolgt. Eine werthvolle Bereicherung des Artikels Eisenbrücken bildet das demselben beigegebene Verzeichniss von 180 Eisenbrücken mit mehr als 200 m Länge. Eine Länge von 2000 m und darüber besitzen die Rheinbrücke bei Wesel, die Ohiobrücke bei Parkersburg, die Firth of Forthbrücke, die Viktoriabrücke über den St. Lorenzstrom bei Montreal, die Brücke über den Chenal (Indien), endlich die neue Taybrücke (3286 m!).

Der Artikel „Steinbrücken" enthält zunächst eine kurze Abhandlung der Entwickelung der Steinbrücken bis zum Auftreten der Eisenbahnen. Die Fortschritte im Bau der Steinbrücken, vor allem die häufigere Anwendung des Korb- und Segmentbogens mit zum Theil grossen Spannweiten und kleinen Pfeilhöhen, die bedeutende Ermässigung der Gewölbestärken, insbesondere aber die Verminderung der Stärken der Zwischenpfeiler, welche auf Grund der sich immer mehr ausbildenden Theorie der Gewölbe (die letztere ist in den Artikeln „Gewölbe und Lehrgerüste" ausführlich behandelt) erreicht wurde, ermöglichten es, dass die Steinbrücken mit den heute hochausgebildeten Eisenbrücken auch im Eisenbahnbau in Wettbewerb treten können; ja man ist in der letzten Zeit geneigt, den Steinbrücken mit Rücksicht auf die zweifellos längere Dauer des Bausteines und die billigere Erhaltung wieder ein grösseres Feld einzuräumen (Beispiel aus neuester Zeit die grossartige Steinbrücke im Zuge der Linie Stanislau-Woronienka in Galizien). Was die Unterhaltungskosten betrifft, so sind dieselben bei Steinbrücken verschwindend klein und betragen durchschnittlich jährlich für das laufende Meter Oeffnung 3,20 ℳ, dagegen bei Eisenbrücken 7,60 ℳ und bei Holzbrücken 30 ℳ.

Aus einem dem Artikel beigegebenen Verzeichniss gewölbter Brücken mit grosser Spannweite ist zu entnehmen, dass von Strassenbrücken die grösste Spannweite besitzen die Grosvenorbrücke über den Dee bei Chester (61 m Spannweite) und die Cabin-Johnbrücke bei Washington (Aquadukt 69 m

Spannweite). Zu den gewölbten Eisenbahnbrücken mit grösster Spannweite gehören der Viadukt du Gour Noir (60 m), die Lavurbrücke (61,5 m) und die Pruthbrücke bei Jaremcze, Linie Stanislau-Woronienka (65 m).

Der Artikel „Viadukte“ bespricht zunächst die aus Holz hergestellten Viadukte, welche im allgemeinen nur als provisorische Anlagen in Betracht kommen. Auf den Amerikanischen Bahnen des Westens, welche waldreiche Gebiete durchziehen, sind dieselben in der Form der hölzernen Trestleworks (Gerüstbrücken) nicht selten. Eines der bedeutendsten Objekte dieser Art war der 260 m lange und 62 m hohe Portageviadukt, der 1875 durch Brand zerstört und durch einen eisernen Viaduktbau ersetzt wurde.

Beispiele sehr hoher gewölbter Eisenbahnviadukte sind der Göltschthalviadukt (80,4 m grösste Höhe), der Elsterthalviadukt (69,7 m) und der Muldenthalviadukt (68 m), alle drei im Zuge der Sächsischen Staatsbahnen, dann der Desenzanoviadukt bei Verona (60 m).

Die eisernen Viadukte haben eisernen Ueberbau auf gemauerten oder auf eisernen Pfeilern. Man wendet mit Vorliebe den kontinuirlichen Gelenkträger an, und finden sich gegenwärtig hervorragende Beispiele dieser Art nicht blos in Amerika (Kentuckyviadukt), sondern auch in Europa (z. B. Moldauviadukt). Viadukte mit Bogenträgern sind mehrfach dort angewendet worden, wo sich bei einer Thalübersetzung die Anordnung einer grossen Mittelöffnung als zweckmässig herausstellte und an den Thallehnen feste natürliche Widerlager gefunden werden konnten. Die Type für diese Bauart bildet der Garabitviadukt mit einem sichelförmigen Parabelbogen von 165 m Spannweite und 65 m Pfeilerhöhe. Das bedeutendste derartige Bauwerk ist die Thalbrücke über die Viaur in Frankreich, welche eine Oeffnung von 250 m mittelst eines Dreigelenkbogens überspannt. Eine besondere Ausbildung hat bei den eisernen Viadukten der Bau der Pfeiler erfahren, und zwar kommen insbesondere Thurmpfeiler, Gerüstpfeiler und Wand- (Pendel-) Pfeiler zur Verwendung.

Die eisernen Thurmpfeiler sind anfangs ausschliesslich aus Gusseisen hergestellt worden und schuf Nördling auf der Orléansbahn mustergültige Konstruktionen dieser Art. Nach den Französischen Mustern wurden Ende der 60er und anfangs der 70er Jahre auch anderwärts Viadukte mit eisernen Pfeilern zur Ausführung gebracht, so in Spanien, Italien, der Schweiz (Saoneviadukt bei Freiburg, das grösste derartige Bauwerk in der Schweiz) und Oesterreich (Iglawa- und Weissenbachviadukt). In Amerika schloss man von Anfang an Gusseisen gänzlich aus und verwendete auch für Ständer nur Schmiedeeisen. Seit Ende der 70er Jahre sind auch die in Europa erbauten eisernen Viaduktpfeiler ganz aus Schmiedeeisen hergestellt worden. Zu den höchsten Bauwerken dieser Art gehört der Kentuckyviadukt der Cincinnati-Southernbahn mit eisernen Thurmpfeilern von 52,9 m Höhe auf 20 m hohen Steinsockeln. Dieses Bauwerk wird an Höhe noch übertroffen von dem Mallecoviadukt in Chili mit durchgehenden Trägern über 4 Oeffnungen von je 69,5 m Weite auf eisernen Thurmpfeilern von 43,7 bis 75,7 m Höhe. Von besonderem Interesse ist der Iglawaviadukt, dessen ursprünglich mit Gusseisenständern ausgeführte Gitterpfeiler im Jahre 1892 durch ganz aus Schmiedeeisen hergestellte Pfeiler ersetzt wurden.

Hervorragende Beispiele von eisernen Gerüstpfeilern, welche mit den hölzernen Amerikanischen Trestleworks grosse Aehnlichkeit haben, sind der Peccos Riverviadukt auf der Southern Pacific Eisenbahn mit 48 Feldern von 11—20 m Spannweite, ein Feld zu 56 m Spannweite und mit Gerüstpfeilern bis zu 100 m Höhe; ferner der Viadukt über den Loafluss in der schmalspurigen Autofagasta Bahn (Bolivia) mit Gerüstpfeilern von 9,75 m Breite und Zwischenfeldern von 24,4 m Spannweite bei einer grössten Höhe von 102 m.

Das bedeutendste Beispiel eines Pendelpfeilerviadukts ist jener über das Oschatzbachthal in Sachsen mit 36 m Spannweite und 20 m hohen Pendelpfeilern; ferner ist zu erwähnen der Norwegische Viadukt über das Solbergthal bei Thomter, mit nach Amerikanischer Art ausgeführten Fachwerksträgern von 20 m Spannweite und 30 m hohen Pendelpfeilern.

Die nahezu zwei Druckbogen umfassende Abhandlung über „Tunnelbau“ (von Professor Bräuler) behandelt diesen schwierigen Theil des Eisenbahnbaues in ebenso gründlicher als anregender Weise. In einer Einleitung, welche sich insbesondere mit der Gestaltung des Quer- und Längenprofils der Tunnels befasst (in Bezug auf letzteres sei nur erwähnt, dass man im Interesse der Zugkraft der Lokomotive in den Tunneln um ein gewisses Maass unter der Maximalsteigung bleibt), wird zunächst der Bau der Bergtunnel, dann jener der Unterwasser- und Untergrundtunnel besprochen, insbesondere der Bau der Stollen (Sprengarbeit, Sicherung des Stollens gegen den Druck des Gebirges und Stollenförderung), der Schächte und jener des eigentlichen Tunnels (Sprengarbeit, Zimmerung, Transportiren der Massen, Tunnelbaumethoden, Maurerarbeiten, Lüftung, Wasserhaltung, Beleuchtung usw.). Besonders interessant ist der Abschnitt, welcher die Unterwassertunnel behandelt. Von derartigen Tunnels in mehr oder weniger festem Gebirge sind der Severntunnel (zur Verbindung Bristols mit den Eisenbahnen von Südwales), welcher 13,5 m unter der Flussbettsohle liegt, eine Unterwasserlänge von 3 635 m und 7 008 m Gesammtlänge hat, und der Merseytunnel, welcher eine Unterwasserlänge von 1 200 m und eine Gesammtlänge von 3 200 m besitzt, ausführlich beschrieben. Für Unterwassertunnels in wildem Gebirge ist eine charakteristische Baumethode in Anwendung. Dieselbe benutzt einen eigenthümlichen Abschluss der Tunnelbrust zur Stützung des Gebirges, den Schild, welcher drei nach einander folgende Abtheilungen zeigt: die vordere, eine in das Gebirge eindringende Schneide, die mittlere als Standort für die Arbeiter und die hintere, unter deren Schutz die Tunnelauskleidung angesetzt wird.

Die Schildform, die in neuerer Zeit meistens angewendet worden ist, stammt aus dem Ende der 60er Jahre. Ein derartiger Schild fand in hervorragender Weise Anwendung beim Bau der ganzen normalspurigen City and South London Eisenbahnen und bei dem 1890 eröffneten Tunnel unter dem St. Clairfluss.

Bei Unterwassertunnels mit starkem Wasserzudrang verwendet man theils den Schild allein, theils Pressluft allein, theils eine Verbindung beider. Beim ersten Themsetunnel zu London (1825—1841) wurde der erste überhaupt benutzte Schild von Brunnel verwendet. Die Zurückhaltung des Wassers durch Pressluft geschah zum ersten Male in grösserem Maassstab beim Bau des Hudsontunnels, und zwar anfangs noch ohne Verwendung eines Schilds. Seit 1890 wird der von Greathead konstruirte Schild benutzt. Diese Kombination von Schild und Pressluft hat sich bei den neuesten Ausführungen, z. B. den unter dem Wasser liegenden Theilen der Themsetunnel der City and South London Eisenbahn usw., als die zweckmässigste Baumethode bewährt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist das vorgenannte Verzeichniss neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden; durch dasselbe wird das im März 1894 ausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1554 vom 24. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Theilnahme der Verwaltung der Langenthal-Huttwil Eisenbahn an den Einrichtungen des Vereins-Reiseverkehrs und Antrag der Schweizerischen Nordostbahn auf Errichtung einer Ausgabestelle in Lausanne (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 1557 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt vom 27. bis 30. v. Mts.).

Nr. 1618 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Regelung der persönlichen Verhältnisse einiger Vereinsbeamten (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Selbstversicherung der Eisenbahnen gegen Feuer- und Transportschäden.

Bis zum Beginn der 70 er Jahre waren die Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen für solche Schäden bei den verschiedenen Assekuranzgesellschaften versichert, welche hierfür kartellirt waren. In dem damaligen „Centralblatt“ wurde diese Versicherung für Transportschäden von einem Eisenbahnbeamten heftig bekämpft. Abgesehen von der vis major oder von unabwendbaren Zufällen können Verluste, Abgänge oder Beschädigungen von zur Beförderung übernommenen Gütern nur durch ein Verschulden des Bahnpersonals entstehen; dieses werde aber öfter zu einer leichtfertigen oder gar sträflichen Behandlung der Güter durch die Meinung verleitet, dass der Schaden eigentlich nicht die Bahnanstalt, sondern die Assekuranzgesellschaften treffe, welche durch die hohen Prämien einen grossen Gewinn erzielen. Die Versicherung der Eisenbahnen bei denselben sei für diese finanziell und bezüglich des Bahnpersonals auch moralisch nachtheilig. Die Eisenbahnen der Monarchie sollten einen Gesammtverband für die Versicherung der einzelnen auf denselben vorkommenden Transportschäden bilden und die Entschädigungen nach einem aus der Meilenlänge und der durchschnittlichen Verkehrsdichtigkeit kombinirten Schlüssel repartiren und in eine solche Selbstversicherung auch die Feuerschäden einbeziehen. Infolge dieser Anregung traten die Oesterreichischen Bahnen zu einem Selbstversicherungsverbande zusammen, dem sich die Ungarischen Bahnen anschlossen, aber im Jahre 1880 einen eigenen Verband bildeten. Wir lassen vorläufig die finanziellen Ergebnisse dieses Ungarischen Verbandes nach den im „vasuti és közlekedési közlöny“ (die offizielle Eisenbahn-Verkehrszeitung) veröffentlichten Daten folgen.

In der 10 jährigen Periode von 1880—1889 waren durchschnittlich 10 034 km Ungarische Bahnen an diesem Verbande betheiligt, für welchen die Selbstversicherung 773 302,33 fl. an Entschädigungen kostete, während die Prämien bei den Assekuranzgesellschaften 2 576 800,35 fl. betragen hätten, daher eine Ersparniss von 1 803 498,02 fl. erzielt wurde.

In der 6 jährigen Periode von 1890 bis einschliesslich 1895 waren durchschnittlich 12 198 km im Selbstversicherungsverbande, für welche im ganzen 1 554 604,65 fl. an Entschädigungen für Feuer- und Transportschäden geleistet wurden, während die Versicherung bei den Assekuranzanstalten zusammen 4 183 426,08 fl. betragen hätte, so dass eine Ersparniss von 2 628 821,43 fl. erzielt wurde.

In den letzten 16 Jahren haben daher die Ungarischen Bahnen infolge der Selbstversicherung 4 432 319,45 fl. erspart, welche Ziffern gewiss eine beredte Sprache für die Vortheile der Selbstversicherung der Eisenbahnen führen.

Bau der Hochbahn am Lerchenfelder Gürtel der Wiener Stadtbahn.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde ein Dringlichkeitsantrag, betreffend die sofortige Sistirung des Baues dieser Hochbahn und deren Ersatz durch eine Tiefbahn, eingebracht, welchen der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg sofort wie folgt (auszugsweise) beantwortete.

Wenn man bei Zeiten die eingehenden Studien bezüglich der Tiefbahn gemacht hätte und die Vorarbeiten für eine gute Tiefbahntrasse durchgeführt worden wären, bevor der Bahnbau in Frage gekommen ist, hätte man ganz gut für die Tiefbahn eintreten können. Heute liege die Sache anders. Die Hochbahn sei entstanden durch die Forderung der Gemeinde Wien, dass keine Strassenverbindung diesseits und jenseits der Gürtellinie unterbrochen werden dürfe und dass die Hauptkommunikationen in einer Höhe von 5 m über der Bahn geführt werden müssen. Bei der politischen Begehung der Hochbahn im Jahre 1894 haben sämmtliche Faktoren keine Einwendung gegen dieselbe erhoben, es wurde nur der Wunsch geäussert, man möge die Breitenfelder Kirche nicht durch eine kontinuirliche Reihe von Bogen verunschönen. Diesem Wunsche sei entsprochen worden, indem vor der Kirche 3 weitere Lichtungen mit einer Eisenkonstruktion zur Ausführung kommen. Eine Schwierigkeit liege auch darin, dass bisher die Vorarbeiten für die Hochbahn bereits durchgeführt seien und die in Betracht kommenden 2 Bauloose im Betrage von 345 000 fl. und 416 000 fl. bereits vergeben seien. Ebenso seien auch schon alle Eisenkonstruktionen und Brücken im Betrage von 254 000 fl. vergeben worden. Die Bauunternehmer haben alle Abschlüsse bezüglich des Baumaterials gemacht und die Brücken sind nahezu fertig. Es handle sich hier um eine Summe von mehr als 1 200 000 fl., die in Frage komme. Die Bauunternehmer müssten natürlich für die Einstellung des Baues entschädigt werden. Ausserdem würde aber eine kolossale Verzögerung des ganzen Baues stattfinden, da kein Detailprojekt vorliege. Die Schwierigkeiten gehen also ins Unendliche. Es würden bedeutende Kostenüberschreitungen eintreten, und die Vollendung der Gürtellinie würde ausserordentlich lange hinausgeschoben werden. Die Trassirung für die Tiefbahn allein würde ein halbes Jahr dauern. Heute sei alles so weit gebaut, dass man nicht mehr zurückgehen könne. Gar so arg sei die Sache nicht. Man möge die Berliner Stadtbahn ansehen, mit welcher Einfachheit dieselbe ausgeführt sei. Hier habe man wenigstens architektonisch das Möglichste gethan. Der Minister bemerkte, man möge sich nicht in etwas Ungewisses hineinbegeben und deshalb den Dringlichkeitsantrag nicht acceptiren, was auch geschah. Dessen ungeachtet hat der Wiener Ingenieur- und Architektenverein eine Resolution im Sinne des erwähnten Dringlichkeitsantrages und eine diesbezügliche Petition an den Eisenbahnminister beschlossen. — Uebrigens schreiten die Arbeiten an den Wiener Verkehrsanlagen rüstig vorwärts und waren bei denselben in der abgelaufenen Woche 7 143 Arbeiter, darunter 4 234 für den Bau der Stadtbahn allein, beschäftigt.

Vereinfachung der Verbandstarife.

Das „Verord.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 46 d. J. stellt, wie alljährlich, alle jene weiteren Maassnahmen zusammen, welche zum Zwecke der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1895 getroffen wurden oder im Zuge sind, und zwar: I. Inlandstarife: A. Oesterreichischer, — B. Nordwestböhmischer, — C. Südwestösterreichischer, — D. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, — E. Kohlentarife. II. Auslandstarife: und zwar im Verkehre mit: A. Deutschland, — B. der Schweiz, — C. Rumänien.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat März d. J.

In jenem Monat ergab der Betrieb eine Mehreinnahme von 637 214 fl. Im Personenverkehr wurden bei einer Minderfrequenz von 7 743 Personen um 231 282 fl. mehr eingenommen, während im Güterverkehr die Frachtmenge um 38 949 t stieg und eine Mehreinnahme von 405 932 fl. erzielt wurde. Die Steigerung der Einnahmen im Personenverkehr ist der Tariferhöhung zuzuschreiben. Die Besserung der Ergebnisse des Güterverkehres ist ausschliesslich dem Lokalverkehre der westlichen Staatsbahnen zu danken; die östlichen Linien weisen eine Mindereinnahme aus, welche mit der geringeren Verfrachtung von Getreidetransporten begründet wird. Die Betriebsergebnisse des ersten Quartals 1896 gestalteten sich auf sämmtlichen vom Staate für eigene und für fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnlinien wie folgt:

	Frequenz		Einnahmen	
	Zahl der Reisenden		fl.	fl.
Personenverkehr	7 521 845	+ 44 709	4 679 299	+ 619 648
	Zahl der Tonnen			
Güterverkehr . .	6 527 835	+ 149 622	17 139 952	+ 1 683 664
zusammen	—	—	21 819 251	+ 2 303 312

Die Gesammteinnahmen, welche der Staatsbetrieb in den ersten 3 Monaten dieses Jahres lieferte, stellten sich auf 21,8 Millionen Gulden und erfuhren einen Zuwachs um 2,3 Millionen Gulden. Durchschnittlich waren während der 3 Monate 8 991 km im Betriebe gegen 8 894 im vorigen Jahre.

Der auswärtige Handel der Monarchie im Monat März d. J.

Der amtliche Ausweis hierüber verzeichnet für jenen Monat einen Einfuhrwerth von 69,1 Millionen Gulden und einen Ausfuhrwerth von 67,9 Millionen Gulden, sodass ein Passivsaldo von 1,2 Millionen Gulden sich ergibt, während im März des vorigen Jahres eine Mehrausfuhr und demnach ein Aktivsaldo von 3,2 Millionen Gulden resultirt. Der Handel der ersten 3 Monate stellt sich wie folgt:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1896	gegen 1895	1896	gegen 1895
	Millionen Gulden			
Rohstoffe . . .	107,0	+ 10,3	67,6	— 4,7
Halbfabrikate .	28,1	+ 0,2	22,6	+ 4,2
Fabrikate . . .	52,6	+ 4,9	85,2	+ 8,7
im ganzen	187,7	+ 15,4	175,4	+ 8,2

Die Handelsbilanz der ersten 3 Monate schliesst hiernach mit einem Passivsaldo von 12,3 Millionen Gulden, während im vorigen Jahre nur ein Passivum von 5,7 Millionen Gulden bestand. Es ist jedoch von Wichtigkeit, dass zwar bei den Rohstoffen und Halbfabrikaten eine Mehreinfuhr, bei den Fabrikaten dagegen eine nicht unerhebliche Mehrausfuhr zum Vorschein kommt.

Konzessionirung der Lokalbahn Zsebely-Csákovár.

Der gleichnamigen Aktiengesellschaft wurde der fortsetzungsweise Ausbau ihrer derzeitigen von der Station Zsebely der Linie Temesvár-Báziás abzweigenden Strecke bis zur Station Bóka der Linie Gross-Becskerek-Werschetz (der Torontaler Lokalbahnen) bewilligt. Das Aktienkapital der 7 km langen, gegenwärtig betriebenen Linie beträgt 266 600 fl., welches durch den Ausbau der 38,5 km langen neuen Linie Csakovár-Bóka mit 1 280 000 fl. bemessen wurde, sodass die ganze Bahn Zsebely-Csákovár-Bóka ein Anlagekapital von 1 546 000 fl. erfordert. In der Konzessionsurkunde ist die Errichtung von 8 namentlich bezeichneten Stationen bezw. Haltestellen vorgeschrieben.

Die reinen Betriebseinnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1895.

Nach der definitiven Abrechnung stellten sich die Gesammteinnahmen auf 89 534 726,26 fl., was im Vergleiche mit dem Jahre 1894 eine Mehreinnahme von 970 011,79 fl. ergibt, wovon 327 308,84 fl. aus dem Personen- und 210 394,84 fl. aus dem Güterverkehr, endlich 432 308,11 fl. aus verschiedenen anderweitigen Einnahmequellen entspringen.

Bahneröffnungen.

a) Die Lokalbahn Nagybélicz-Privigye wurde am 17. April d. J. eröffnet; den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

b) Am 26. April d. J. fand die feierliche Eröffnung der Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) im Beisein des Eisenbahnministers FML. Ritter v. Guttenberg und des Sektionschefs Dr. Ritter v. Wittek und anderer Funktionäre des Eisenbahnministeriums statt.

(Die Länge und Stationen beider Bahnen tragen wir nach.)

Luxus- bezw. Schnellzüge.

a) Auf den Ungarischen Staatsbahnen wurde vom 1. d. Mts. an ein Luxuszug mit einer Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde zwischen Budapest und Fiume eingeführt. Der Zug wird blos Wagen I. Klasse führen und Anschluss an die Dampfer der subventionirten Linien nach Venedig und Ancona haben.

b) Vom 16. d. Mts. bis einschliesslich 15. September d. J. wird in der Strecke Wien-Marienbad-Karlsbad täglich ein aus Salon- und Speisewagen zusammengesetzter Luxuszug mit bedeutend gekürzter Fahrzeit verkehren. Diese Züge werden nur in den Zwischenstationen Göpfritz, Gmünd, Budweis, Nepomuk, Pilsen, Marienbad und Eger anhalten.

c) Wegen Verbesserung der Schnellzugverbindung von Wien nach Bern hat der Bundesrath beschlossen, dass gemäss der Vereinbarung mit den betheiligten Gesellschaften der Schnellzug Wien-Zürich vom 1. Juni d. J. an eine Fortsetzung nach Bern erhalten solle.

Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.

Die direkte Bahnlinie Karlsbad-Marienbad soll nicht als Lokalbahn, wie ursprünglich beabsichtigt war, sondern als Hauptbahn ersten Ranges gebaut werden. Der Grund hierfür dürfte darin liegen, dass gegenwärtig ein Antrag für den Bayerischen Landtag vorbereitet wird, der die Schaffung einer direkten Bahnlinie zwischen München und Dresden in sich schliesst. Nun ist die grösste Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass eine Linie München-Landesgrenze gebaut wird, sodass die Linie Karlsbad-Marienbad den Anschluss an dieselbe bildet und von hier die direkte Strecke bis Dresden ausgebaut wird.

Tarifarische Behandlung der Musterkoffer reisender Kaufleute.

Auf Einschreiten des Vereins reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns hat die Direktion der Südbahn angeordnet, dass Musterkoffer, die ohne Vorweis einer Legitimation zur Aufgabe gelangen, wie gewöhnliches Personengepäck, das heisst unter Abrechnung von 25 kg Freigewicht behandelt werden und die Transportgebühr nur für das Uebergewicht eingehoben wird. Jene Musterkoffer, die unter Vorweis einer Legitimation aufgegeben werden, sind dagegen unter Zugrundelegung des Gesammtgewichtes nach dem Tarif für gewöhnliches Eilgut abzufertigen.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Chyrów und Gleboka-Fulsztyn der Oesterreichischen Staatsbahnen gelegene Haltestelle „Felsztyn" eröffnet.

Zwischen den Stationen Hrobec und Theresienstadt der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn wurde die Haltestelle „Hrdly" eröffnet.

Namensänderungen.

Die Bezeichnung der Station Gleboka-Fulsztyn (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) wurde in „Gleboka" abgeändert.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Eger gelegenen Station Schwarzenau-Zwettl wird vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl in „Schwarzenau" abgeändert.

Die Bezeichnung der Station Sigmundskron der Bozen-Meraner Bahn wurde in „Sigmundskron-Eppau" abgeändert.

Die auf der Linie Chlumetz-Parschnitz gelegene Station Belohrad der Osterreichischen Nordwestbahn führt nun den Doppelnamen „Bad-Belohrad".

Die mit der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn gemeinschaftliche Station Tannwald der Südnorddeutschen Verbindungsbahn erhielt den Namen „Tannwald-Schumburg".

Die Station Miklos der Lokalbahn Szt. Lörincz-Slatina-Nasics erhielt den Namen „Mikleus".

Generalversammlung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee am 23. März d. J.

Die in Bozen abgehaltene Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichts für 1895 Umgang und genehmigte denselben nebst dem Revisionsbericht. Es wurde beschlossen, von dem nach statutenmässiger Dotirung des Amortisations- und Reservefonds verbleibenden Reingewinn von 43 767 fl. eine 4 % Dividende auf die Prioritätsaktien Littera A und eine 5 % Dividende auf die Prioritätsaktien Littera B, endlich eine Dividende von 3 fl. per Stück auf die Stammaktien zu vertheilen und den Restbetrag von 503 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Erste Generalversammlung der elektrischen Bahn Budapest-Ujpest-Rákospalota am 10. April d. J.

Dieser Versammlung wurde bekannt gegeben, dass die Hauptlinie schon vor der konzessionsmässigen Frist, und zwar am 11. Januar d. J. und die Flügellinie Rákospalota am 15. März d. J. dem Betriebe übergeben wurde. Dagegen konnte die Anschlusslinie zur Station Donauufer und Angyalföld noch nicht fertiggestellt und daher auch der Frachtenverkehr noch nicht eröffnet werden. Dagegen entwickelt sich der Personenverkehr tagtäglich in dem Maasse, dass an die Legung eines zweiten Geleises geschritten werden muss. Die weitere Ausdehnung des Bahnnetzes wird durch die Konzessionsbewerbung um mehrere Flügel- bezw. Anschlusslinien ins Auge gefasst; zu diesem Behufe wurde die Erhöhung des Anlagekapitals um 200 000 fl. in 2 000 Stück Aktien à 100 fl. in der Weise beschlossen, dass die Besitzer von drei älteren Aktien je eine neue beanspruchen können. Schliesslich wurden die Gründungskosten gänzlich im Gewinn- und Verlustkonto abgeschrieben, was konzessionsmässig erst nach 5 Jahren zu geschehen hätte.

Die Prioritätenkonversion der Ungarischen Westbahn.

Der gemeinsame Kurator der Besitzer von Prioritäten der Ungarischen Westbahn zweiter Emission hatte gegen die Ungarische Westbahn auf Erfüllung der in dem Texte der emittirten Prioritäten gegenüber den Prioritätsbesitzern übernommenen Verloosungs- und Zahlungsverpflichtungen geklagt. Das Oberlandesgericht hatte das die Klage abweisende Urtheil des Landesgerichts mit der Motivirung bestätigt, dass die Ungarische Westbahn für die Akte des Ungarischen Finanz-

ministeriums nicht vor Gericht zur Verantwortung gezogen werden können.

Die dagegen überreichte Revisionsbeschwerde wurde vom K. K. Obersten Gerichtshof zurückgewiesen; die Ungarische Westbahn hat demnach in diesem Rechtsstreit gesiegt; nichtsdestoweniger wurde aber auf Grund der Bestimmungen des Kuratorengesetzes der Gesellschaft aufgetragen, den Vertrauensmännern des Prioritätenkurators und deren Ersatzmännern je 700 fl. zu bezahlen. Die Ungarische Westbahn hat die Zahlungsfrist von 14 Tagen nach Rechtskraft des bezüglichen Bescheids verstreichen lassen, ohne den Vertrauensmännern Zahlung zu leisten. Darauf suchte ein Vertrauensmann um die exekutive Einverleibung des Pfandrechts auf der Oesterreichischen Strecke der Ungarischen Westbahn und insbesondere um die exekutive Einantwortung der dem Unternehmen von Seite des Oesterreichischen Staats vierteljährig zu bezahlenden Amortisationsquote bis zum Höchstbetrage seiner Forderung von 700 fl. sammt Nebengebühren an. Das Landesgericht in Wien hat dem Ersuchen stattgegeben.

Personalnachrichten.

Der Betriebsdirektor der Staatsbahnen in Villach, Theodor von Scala, ist plötzlich gestorben. Er galt als eine Autorität allerersten Ranges. Sein Spezialfach war das Fahrplanwesen und der Personentarif. Die Bestrebungen zur Verwohlfeilung des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen fanden in ihm nicht nur den kräftigsten Anwalt, sondern auch den schöpferischen Förderer. Ihm hatte es die ehemalige Elisabethbahn zu danken, wenn es gelang, auch auf der Westbahn einen lebhaften Lokalverkehr zu schaffen und in dieser Richtung den Wettkampf mit der Südbahn zu bestehen. Von ihm ist seiner Zeit die Anregung ausgegangen, Expresszüge zwischen Paris und Konstantinopel einzuführen, welche den Ausgangspunkt zu der jetzigen lebhaften Gestaltung des Verkehrs mit dem Orient bildeten.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Goldagio bei Zollzahlungen in Silber wurde für diesen Monat offiziell mit 19,5 % festgestellt; diese Ziffer zeigt wieder die fortschreitende Besserung unserer Valuta. Die Mehreinnahmen in den periodischen Betriebsausweisen der Eisenbahnen bestärkten die Spekulation in ihrer günstigen Meinung für Eisenbahnwerthe. Die Ultimoprolongation hat den Bestand einer starken Contremine konstatirt, welche besonders in Staatsbahnaktien (354,75) zu bedeutenden Deckungen genöthigt war. Weiterer Kurserhöhungen erfreuten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3420), Nordwestbahn (268), Elbethalbahn (277,75), Südbahn (96), Aussig-Teplitzer Bahn (1730), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (215), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293,50), insbesondere die beiden Buschtěhrader Bahnen (Littera A 1485, Littera B 547.50), welche für Berliner Rechnung stark gekauft wurden. Infolge einer feindseligen Agitation gegen Ungarische Werthe blieben die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (192,50) und Ungarisch-Galizischen Bahn (107) etwas matter. Gesucht waren die Aktien der Allgemeinen Oesterreichischen Elektrizitätsgesellschaft, welche sich bei einem Kurse von 268 und einem Erträgnisse von 14 fl. mit 5.25 % verzinsen, weil diese Gesellschaft sich um mehrere Konzessionen für elektrische Bahnen bewerben soll.

Aus Russland.

Stand der Arbeiten an der Sibirischen Bahn.

Im Laufe der letzten Monate hatten sich vielfach unerfreuliche Nachrichten über den Gang der Arbeiten an der grossen Sibirischen Bahn und über deren Bauleitung verbreitet, sodass ein gewisses Unbehagen in der Russischen Presse in nicht zu verkennender Weise sich Bahn brach. Erst neuerdings, nachdem der Minister der Verkehrsanstalten wiederholt den Bau inspizirt, Ungehörigkeiten abgestellt und mit starker Hand in den Gang der Dinge ordnend, wie verlautet, eingegriffen haben soll, hat sich auch die öffentliche Meinung allmählich beruhigt.

Neuerdings interessirt übrigens der Bericht, den der Minister am 6./18. März d. J. dem unter dem Präsidium des Kaisers zusammengetretenen Komitee der Sibirischen Bahn erstattet hat, ganz besonders, da demselben zu entnehmen ist, wie z. Z. der Stand der Bauarbeiten ist und was für die nächste Zeit auszuführen beabsichtigt wird.

Aus dem Bericht des Ministers geht hervor, dass der ununterbrochene Schienenstrang von Tscheljabinsk bis Krassnojarsk in einer Ausdehnung von 2038 Werst vollendet ist, wobei der Uebergang über die Flüsse mittelst über das Eis gelegte Schienen bewerkstelligt wird. Zu Ende März ist aber schon der Verkehr über die Eisenbahnbrücken eröffnet worden, namentlich auch über den Irtyschfluss. Auf den Theilstrecken Tscheljabinsk-Omsk hat schon ein provisorischer Betrieb stattgefunden und zwar vom 1. September 1894 ab, der bis zum 1. Januar 1896 das folgende Ergebniss gehabt hat. Es wurden befördert:

Passagiere I. und II. Klasse	2 460	Pers.
„ III. Klasse	18 986	„
„ IV. „	81 187	„
Auswanderer (erwachsene)	74 885	„
Kinder der Auswanderer	34 612	„
Arbeiter für die Mittelsibirische und Transbaikalische Bahn	9 951	„
Militär	9 856	„
Gepäck	38 457	Pud
Eigenthum der Auswanderer	130 963	„
Militärgepäck	1 102	„
Erlös aus diesen Beförderungen	472 815	Rbl.
im Frachtverkehr befördert	15 148 072	Pud
Erlös hierfür	1 035 169	Rbl.
Gesammterlös für den Transport im Laufe 1 Jahres und 4 Monaten	1 507 984	„

Recht namhaft ist der Güterverkehr mit seinen 15 Millionen Pud, wenn man erwägt, dass der Verkehr doch wohl nur nebenher, soweit die Bauthätigkeit das gestattet, ausgeführt werden konnte. Dieser, unter ausserordentlich schwierigen Verhältnissen stattgefundene Verkehr lässt vielleicht schon erkennen, welche Bedeutung in Zukunft der Güterverkehr auf der Sibirischen Bahn gewinnen wird, nachdem die Verhältnisse des Betriebes erst eine volle Entfaltung der Güterbewegung ermöglichen werden und nachdem die erschlossenen, ausgedehnten Landestheile sich kulturell und in Bezug auf die Besiedelung gehoben haben werden.

In Bezug auf den Fortgang der Arbeiten an der Bahn theilt der Bericht des Ministers mit, dass dieselben auf den Bahnstrecken von Tscheljabinsk bis Krassnojarsk im ganzen erfolgreich fortschreiten. Auf der Strecke von Tscheljabinsk bis zum Flusse Ob waren im Januar d. J. der Oberbau und die Hochbauten im Rohbau vollendet und wurden letztere in der Mehrzahl bereits von den Beamten und Arbeitern bewohnt. — Die Brückenbauten, mit Ausnahme der über den Ob sind vollendet. Die Brücke über den Ob wird im Winter 1896/97 fertig werden. — Der Bahndamm ist auf den ersten 583 Werst von Tscheljabinsk bis Omsk vollständig ballastirt, während von Omsk bis zum Flusse Ob einstweilen nur 210 Werst ballastirt sind. — Die Arbeiten auf der Strecke vom Flusse Ob bis Krassnojarsk sind im allgemeinen bedeutend vorgeschritten und werden zum Herbst 1896 vollständig beendigt werden, ausgenommen die Brücke über den Jenissei, deren Vollendung und Eröffnung für den Verkehr erst zum Oktober 1898 in Aussicht genommen ist. — Auf der Strecke von Krassnojarsk bis Irkutsk beabsichtigt man im Laufe dieses Jahres die Erdarbeiten vollständig und die Hoch-, Oberbau- und Kunstbauten auf einer Ausdehnung von 350 Werst zu vollenden und auf dieser Strecke auch die Schienen zu legen. — Der weitere Fortgang des Bahnbaus bis Irkutsk hängt ab von der Ausführung der Schienenlieferung, zu welcher sich die Nikolajewskifabrik verpflichtet hat. Gegenwärtig geht die Fabrik in anderen Besitz über, welchem das Ministerium der Verkehrsanstalten auch die Lieferung von Eisenbahnmaterialien zu übergeben beabsichtigt, die von dem früheren Pächter der Fabrik übernommen, aber nicht ausgeführt wurden.

Da die ausländische Konkurrenz mit allen Mitteln ferngehalten wird, weil die Sibirische Bahn durchaus ein Werk aus „eigener Kraft" werden soll, so ist schon mehrfach die unangenehme Entdeckung gemacht worden, dass die verhältnissmässig noch sehr junge inländische Industrie noch nicht die Kraft besitzt, um den gewaltigen Ansprüchen eines solchen Werks mit der Schnelligkeit, die gefordert werden muss, falls wirklich 1901 der Betrieb auf der ganzen Bahn eröffnet werden soll, entsprechen zu können. Abgesehen von kleinen Schienenlieferungen, die England leistete und mit denen die Schiffe beladen wurden, die durch das Karische Meer den Jenissei zu erreichen versuchten und auch thatsächlich erreichten, ist es nicht bekannt geworden, dass das Ausland an Lieferungen für die Sibirische Bahn in irgendwie nennenswerthem Umfange betheiligt worden ist.

Für diesen Theil des Bahnbaues kommt noch die Zweigbahn nach Tomsk in Betracht. Die Länge der genannten Linie ist nach genauen Trassirungen auf 90.2 Werst mit einem Kostenaufwand von 1 830 705 R. oder 20 296 R. 72 Kop. pro Werst einschliesslich der Beschaffung der Schienen und Befestigungen berechnet. Eine Beschaffung von rollendem Material ist nicht beabsichtigt, da für die Tomsker Zweigbahn die Benutzung des Materials der Mittelsibirischen Bahn in Aussicht genommen ist.

Es steht zu erwarten, dass die Zweigbahn zum Herbst dieses Jahres eröffnet werden kann.

Es ist ja schon hinreichend bekannt, dass das Komitee für den Bau der Sibirischen Bahn in dem Programm seiner Thätigkeit nicht nur ausschliesslich die Aufgabe den Bau zu Ende

zu führen hat, sondern dass dasselbe auch die gesammte zur Erschliessung und Entwickelung des Landes unerlässliche administrative Thätigkeit in sich schliesst, daher muss, wenn über die Arbeiten des Komitees berichtet wird, auch dieser bedeutungsvollen Seiten gedacht werden.

Auch in der Sitzung am 6./18. März d. J. sind in dieser Richtung wichtige Anordnungen getroffen worden, und zwar handelt es sich dieses Mal um die Entwickelung des postalischen Verkehrs. Nachdem laut Allerhöchst bestätigter Resolution des Komitees vom 18. März in 22 Gemeindeverwaltungen des Gouvernements Tobolsk und auf 6 Stationen der Westsibirischen Eisenbahn vom 1. Juli 1895 und sodann auf weiteren 7 Stationen der genannten Bahn vom 1. Oktober 1895 die Annahme und Ausgabe jeglicher Art postalischer Korrespondenz bereits eröffnet worden, beschloss das Komitee, da inzwischen die neu eröffneten Postanstalten durchaus erfolgreich operirt haben und vom stellvertretenden Gouverneur von Tobolsk die Eröffnung neuer Postanstalten in noch weiteren Bezirken des Gouvernements Tobolsk als durchaus im Interesse der Bevölkerung dargestellt worden, dem Minister des Innern anheimzugeben, die nöthigen Anordnungen zur Eröffnung der Annahme und Ausgabe jeglicher Art postalischer Korrespondenz vom 1. Mai d. J. ab bei 52 weiteren Gemeindeverwaltungen des Gouvernements Tobolsk zu treffen. Die hierfür erforderlichen Summen wurde beschlossen, dem Fonds für Hilfsunternehmungen der Sibirischen Bahn zu entnehmen mit dem Vorbehalt, dass etwaige Ueberschüsse dem erwähnten Fonds zurückerstattet und die neuen Postanstalten vom Jahre 1897 vom Post- und Telegraphenressort erhalten werden.

Der Minister des Innern führt hierbei besonders aus, dass die Gemeindeverwaltungen sich bei der Besorgung des Postverkehrs durchaus bewährt haben und dass der Briefverkehr sich sehr erfreulich entwickelt. So sind im Kreise Kulikow im Juli 1895 bei der Gemeindeverwaltung zur Absendung gekommen 21 Geldbriefe, 31 eingeschriebene und 50 gewöhnliche Briefe, während dort eingelaufen waren 99 Geldbriefe usw. Es zieht die Kultur langsam mit dem Fortschreiten des Bahnbaues ins Land, denn eine derartig umfangreiche Korrespondenz wird der Kreis Kulikow vorher kaum in einem Monate, vielleicht in einem ganzen Jahre nicht erlebt haben.

Was den Gang der Arbeiten auf der Transbaikalischen Linie betrifft, so lässt sich aus den vom Chef dieser Arbeiten eingesandten Berichten ersehen, dass die Richtung der Bahn endgültig gewählt ist, wobei sich deren Länge fast um 30 Werst verringert hat.

Leider gibt die offizielle Berichterstattung nicht die Linienführung dieser viel umstrittenen und viel besprochenen Theilstrecken an, obgleich es gerade an dieser Stelle des Bahnbaues ganz besonders interessant gewesen wäre, zu hören, wie die Linien zu führen endgültig beschlossen worden ist.

Das gesammte hier erforderliche Beamten- und Arbeiterpersonal befindet sich bereits an Ort und Stelle. Die Gesammtzahl der Arbeiter und Handwerker im Laufe des ganzen Arbeitsjahres betrug gegen 6000 Mann, unter diesen befanden sich 1800 Handwerker aus dem Europäischen Russland, 400 Soldaten, 300 Zwangssträflinge und 3500 Ortsangesessene.

Zum 1. Januar d. J. waren 10 % der gesammten Erdarbeiten ausgeführt, wobei vom Oktober 1895 infolge der eingetretenen Fröste die Bahndammarbeiten nur auf Steingrund gefördert werden konnten. Es sind 2 stehende Brücken auf Steinpfeilern mit Eisenbogen und 5 Holzbrücken über die Flüsse auf der Bahnstrecke von Mitrofanowo bis Urutschka, wo der Bahnbau im Laufe dieses Jahres vor sich gehen soll, in Angriff genommen worden. Die Vollendung sämmtlicher Kunstbauten ist im Jahre 1898 beabsichtigt. Ausserdem befinden sich 16 Wohnhäuser, 22 Kasernen und Halbkasernen und ein Lokomotivschuppen im Bau; ein Theil dieser Gebäude ist im Rohbau vollendet und den Arbeitern als Wohnstätte eingeräumt. Ferner ist man zur Errichtung der Wasserleitung für die Stationen geschritten und sollen im Laufe dieses Winters gegen 200000 Schwellen hergestellt werden. Das Quantum der auf dem Seewege zugeführten Schienen reicht nur für eine Strecke von 28 Werst und von dem gesammten für die Transbaikalische Bahn bestimmten rollenden Material sind nur 2 Lokomotiven und 92 Plattformen eingetroffen.

Auch wieder scheinbar ein Mangel an dem nöthigen Baumaterial.

Man hofft aber trotzdem die Bauarbeiten so fördern zu können, dass die Fertigstellung zum Herbste 1898 in Aussicht genommen werden kann.

Tarif für Thee.

Das Moskauer Börsenkomitee hat der amtlichen „Torg. Prom. Gas“ zufolge die Frage angeregt, den Tarif für Thee von Odessa nach Moskau zu ermässigen.

Dieser Tarif beträgt 91,78 Kop. pro Pud für die ganze Strecke, während der neue Tarif, um den nachgesucht wird, 75,78 Kop. pro Pud ausmacht, d. h. es wird eine Ermässigung im Betrage von 16 Kop. pro Pud projektirt. Dieses Gesuch wird damit begründet, dass bei den jetzigen Tarifen der Transport von Thee über Königsberg 8 Kop. billiger zu stehen kommt, als über Odessa und dass ausserdem in Königsberg Niederlagen vorhanden sind, in denen der Thee im Laufe von 3 Monaten unentgeltlich aufbewahrt werden kann, was ebenfalls mit 8 Kop. pro Pud taxirt wird. Zu diesen um etwa 15 Jahre zu spät geäusserten Befürchtungen der Moskauer Theehändler bemerkt das amtliche Blatt, dass kaum Ursache vorhanden ist, für die Odessaer Richtung eine Konkurrenz von Seiten der Königsberger zu fürchten, da sie in den statistischen Angaben keine Bestätigung findet. Der gesammte Theeimport über die Europäische Grenze belief sich im Jahre 1891 auf 869000 Pud, im Jahre 1892 auf 665000 Pud und im Jahre 1893 auf 841000 Pud und davon kamen auf Odessa 725000 Pud, das übrige Quantum vertheilte sich auf Grajewo vornehmlich), St. Petersburg, Libau und Wirballen. Dessen ungeachtet hat das Tarifkomitee in einer seiner letzten Sitzungen für nothwendig erachtet, dem Kongress von Vertretern der Russischen Eisenbahnen die Frage zur Berathung vorzulegen, betreffend die Regulirung der bestehenden Tarife für den Transport von Thee auf dem Land- und Seewege. Der Vorgang ist aber nicht uninteressant, denn man sieht, dass zur Erreichung des Zweckes auch gelegentlich aus der Rüstkammer ganz verrostete Waffen hervorgeholt werden, um gegen die angebliche Deutsche Konkurrenz zu kämpfen.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Seit 2 Jahren ist nun schon die Frage der Kapitalvermehrung bei der Kongobahn in der Schwebe und auch jetzt, wo die Entscheidung bevorsteht, ist noch nicht abzusehen, welche Lösung diese Frage erfahren wird. Am 15. Februar 1894 hatte die Gesellschaft, nachdem sie die Schwierigkeiten des Anfangs fast überwunden, die Schienen bis Kilom. 45 gelegt und wollte die Strecke Matadi-Kenge (40 km) eröffnen; sie verfügte damals, abgesehen von den Vorräthen in Afrika, noch über 2300000 Frcs. für die Fortführung der Arbeiten, musste aber die Vermehrung ihrer Hilfsmittel ins Auge fassen und erhielt zu diesem Zweck im März 1894 die Mitwirkung einer Bankengruppe, die ihr gegen die übliche Vermittlungsgebühr die Unterbringung einer 5 % Anleihe von 6 Millionen Francs, die in 12000 Hypothekenscheine von je 500 Frcs. getheilt und mit je 525 Frcs. in 10 Jahren oder vorzeitig zurückgezahlt werden sollte. Dieses Geld war theuer, denn die Verzinsung betrug thatsächlich 6 %, aber es sollte gestatten, den Kwilu (Kilom. 149) zu erreichen und durch den späteren regelmässigen Gang der Bauarbeiten, sowie durch die Einnahmen der Anfangsstrecke die Lebensfähigkeit des Unternehmens zu beweisen.

Eine auf den 25. April 1894 berufene Hauptversammlung sollte die Hypothekenanleihe von 6 Millionen Francs genehmigen, wurde aber drei Wochen vertagt, weil die Belgische Regierung, die bis zum Betrage von $^2/_5$ des ursprünglichen Kapitals Antheilhaber des Unternehmens ist, die Verzinsung der Hypothekenscheine zu hoch fand und ein für die Gesellschaft weniger lastenreiches Auskunftsmittel zu suchen wünschte. Zum 16. Mai und dann endgültig zum 4. Juni 1894 wurde dann auch eine Hauptversammlung berufen, um einen am 28. Mai 1894 mit der Belgischen Regierung geschlossenen Vertrag zu genehmigen; die Anleihe von 6 Millionen wurde danach durch eine Zeichnung von 20000 neuen Antheilscheinen seitens des Belgischen Staatsschatzes, die der Gesellschaft ein Kapital von 10 Millionen verschaffen sollten, ersetzt. Dadurch wurde der Gesellschaft die Fortsetzung der Bauarbeiten bis über den Kwilu hinaus gesichert und das Geld war weniger theuer. Die Belgische Regierung hatte sich aber das Recht gesichert, nach ihrem Belieben während der Bauzeit und der ersten fünf Jahre des vollständigen Betriebes die Konzession nebst Zubehör anzukaufen, indem sie die Lasten der Gesellschaft übernehmen und die von Privatleuten gezeichneten 30000 Antheilscheine mit 100 Frcs. oder 20 % Prämie zurückzahlen würde.

Da sich die Genehmigung des Vertrages vom 28. Mai 1894 seitens der Kammern verzögerte, wurde die Gesellschaft genöthigt, bis zur Mitwirkung des Staatsschatzes vorläufig eine hypothekarische Bankanleihe zunächst von 5 Millionen und später bis zur Höhe von 10 Millionen Francs aufzunehmen; denn die Kammern wünschten, dass vor ihrer Abstimmung ein technischer Ausschuss an Ort und Stelle den Stand der Bauarbeiten prüfe und sein Gutachten über die Zukunft des Unternehmens abgebe. Der Ausschuss hat sein Gutachten erstattet und die Lage ist nun folgendermaassen: Mit den bisherigen Mitteln (25 Millionen Grundkapital und 10 Millionen Anleihe) waren die Schienen im März d. J. bis Kilom. 168 gelegt und

werden im Juni d. J. Kilom. 197 erreichen; alsdann werden aber selbst nach Inkrafttreten des Vertrages vom 28. Mai 1894 die Mittel abermals erschöpft sein; denn die vom Belgischen Staat zu zeichnenden Antheilscheine werden zur Rückzahlung der jetzigen Anleihe gebraucht. Die Gesellschaft befindet sich also abermals in der Lage wie 1894 und würde sich die erforderlichen Mittel nur unter lästigen Bedingungen verschaffen können. Der Belgische Finanzminister hat daher auf Anregung eines Abgeordneten am 27. März d. J. mit der Gesellschaft einen Nachtrag zum Vertrag vom 28. Mai 1894 vereinbart. Durch diesen Nachtrag beschränkt der Belgische Staat die von ihm zu zeichnenden Antheilscheine auf die Hälfte, also auf 5000000 Frcs., aber er übernimmt die Gewähr für 20000000 Frcs. 3 % Schuldverschreibungen, die in 66 Jahren zurückzuzahlen sind. Die Gesellschaft dagegen verzichtet auf die feste Verstaatlichungsprämie von 20 % und erhält dafür eine dreifache nach dem Baufortschritt, den Baukosten und den Betriebseinnahmen abgestufte veränderliche Prämie, und zwar in folgender Weise: Der gewöhnliche Baufortschritt wird auf 5 km monatlich festgesetzt, sodass die Eröffnung am 1. Februar 1900 stattfinden könnte; jeder an dieser Zeit gewonnene Monat gibt Anlass zu einer Verstaatlichungsprämie von 2,50 Francs über den Nennwerth des Stamm-Antheilscheins, während jeder Monat Verzögerung eine gleiche Geldstrafe nach sich zieht. Zwei Jahre nach Eröffnung der Reststrecke Luwituku-Matadi kann die Verstaatlichung auf der Grundlage der durchschnittlichen Betriebseinnahme ausgeübt werden. Ein Viertel des Ueberschusses der kilometrischen Reineinnahme über 12000 Frcs. jährlich wird zu 3,5 % während der Konzessionsdauer kapitalisirt und der Gesellschaft als zweite Verstaatlichungsprämie zuerkannt. Die kilometrische Reineinnahme von 12000 Frcs., unter der keine Theilung stattfindet, wird für nöthig erachtet, um die Betriebskosten zu bestreiten und das Konzessionskapital mit 3,5 % zu verzinsen. Endlich eine dritte Verstaatlichungsprämie wird zu Gunsten der Gesellschaft berechnet, wenn die Baukosten der noch herzustellenden Strecke weniger als 120000 Frcs. betragen, wobei der Betriebsüberschuss mit zu verwenden ist, die Bauzinsen aber nicht zu berücksichtigen sind; die Hälfte der Ersparniss wird als Verstaatlichungsprämie gezahlt.

Durch diese Prämien erhält die Gesellschaft ein Interesse daran, sparsam und schnell zu bauen, sowie zur sofortigen Entwickelung des Verkehrs beizutragen. Die Ausschüsse der Kammer haben indessen den Nachtrag vom 27. März d. J. mit geringer Mehrheit abgelehnt und es fragt sich nun, ob die Kammer den Vertrag von 1894 oder den von 1896 annehmen wird.

Ueber die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse der Kongobahn entnehmen wir dem „Moniteur des chemins de fer“ folgende Mittheilungen: Der Zugverkehr wird durch reine Güterzüge und durch gemischte Züge vermittelt; die ersteren bestehen aus 3 Güterwagen von je 10 t, die letzteren aus 2 Güterwagen von je 10 t und einem Personenwagen. Täglich fahren 3 Züge von Matadi ab, um 7 Uhr, 9 Uhr 10 Minuten und 10 Uhr 35 Minuten; am Montag, Mittwoch und Freitag ist der erste Zug ein gemischter mit einem Personenwagen für Europäer. Für die Schwarzen gibt es keine besonderen Wagen; sie fahren in den Güterwagen, sodass sie alle Züge benutzen können. Die Zugbediensteten bestehen aus einem schwarzen Lokomotivführer und Heizer auf der Lokomotive und einem schwarzen Bremswärter auf jedem Personen- und Güterwagen. Die Führung des Zuges ist einem schwarzen Beamten, der lesen und schreiben kann, übertragen; er führt die Briefschaften und Begleitkarten bei sich und hat die besondere Aufgabe, sich zu überzeugen, dass alle Reisenden mit Fahrkarten versehen sind. Die Einsammlung der Fahrscheine erfolgt auf den Ankunftsbahnhöfen. Die Führung der Züge ist also vollkommen farbigen Beamten übertragen, die sich im allgemeinen ihrer Aufgabe sehr pünktlich entledigen. Indessen ist auf jeder Betriebsstrecke ein Europäischer Lokomotivführer als Lehrer damit betraut, die schwarzen Lokomotivbediensteten auf dem Laufenden zu erhalten und sich beim Vorüberfahren der Züge zu versichern, ob die Betriebsmittel unterwegs in gutem Zustand erhalten sind.

Kapland.

Das Amerikanische Haus John Walker & Sohn hat die Konzession für die in der letzten Tagung von den Kammern genehmigten elektrischen Neubaulinien mit Ausnahme der Linie Mosselbay-Oudtshoorn, bezüglich deren der Kammer voraussichtlich ein Abänderungsantrag vorgelegt werden wird, erhalten. Die Kosten sind auf 2000000 £ veranschlagt, von denen die Kolonie 450000 £ beiträgt.

Aegypten.

Der „Moniteur belge“ hat die Satzungen der Unterägyptischen Eisenbahngesellschaft (vgl. Nr. 24, S. 225 des lfd. Jahrg. der Ztg.) sowie den vizeköniglichen Erlass vom 26. Januar d. J., der die Bildung der Gesellschaft genehmigt, veröffentlicht.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird die 12 km lange Theilstrecke Wittenburg-Zarrentin der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr dem Betriebe übergeben werden. Die an dieser Bahnstrecke belegenen Haltestellen Bantin und Zarrentin sind für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung der im § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter A bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind diese Haltestellen dagegen nicht geeignet, auch können Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten daselbst weder ent- noch beladen werden. Annahme und Ausgabe von Privatdepeschen findet auf den Haltestellen bis auf weiteres nicht statt.

Die Theilstrecke Wittenburg i/M.-Zarrentin wird vorläufig als Nebeneisenbahn betrieben.

Mit dem obenerwähnten Tage treten für den Verkehr der genannten Haltestellen direkte Tarifsätze für die Personen- und Gepäckabfertigung im Binnenverkehr, ferner für die Abfertigung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Binnenverkehr und im Wechselverkehr mit den übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande in Kraft.

Inwieweit die obengenannten Haltestellen weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 28. April 1896. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Strecke Neumünster-Heide belegene Station Hanerau die Bezeichnung „Hademarschen“.

Altona, den 27. April 1896. (852)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Die am 8. März l. J., wegen Lawinensturz, auf der Strecke Steg-Aussee eingetretene Verkehrsstörung (Nr. 24 der Vereinszeitung) wurde am 25. April l. J. behoben.

Wien, am 25. April 1896. (853)

4. Güterverkehr.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn tritt am 1. Mai l. J. der Nachtrag VI in Kraft.

Darmstadt, den 25. April 1896. (854)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 23. Januar, 28. Februar und 24. März d. J. theilen wir mit, dass die in den zweiten Abtheilungen der Hefte 1, 3 und 5 des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Kruft, Mayen, Plaidt, Niedermendig, Bad Nauheim, Friedberg i. Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld mit Stationen Mittel- und Westschweizerischer Eisenbahnen am 1. Juli d. J. in das Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife übergehen. Hierbei treten keine Frachterhöhungen, sondern vielfache Frachtermässigungen ein. Hingegen wird, wie bereits bekannt gegeben, der bisherige Rohzuckerfrachtsatz Friedberg i. Hessen-Monthey ohne Ersatz aufgehoben.

Die seither in Theil II, Heft 1, erste Abtheilung der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife geführten Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Mayen und Niedermendig mit Stationen Ostschweizerischer Eisenbahnen treten mit Ende d. Mts. ausser Kraft und finden Ersatz durch theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Fracht-

sätze in dem am 1. k. Mts. in Kraft tretenden Hefte II F der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife.

Die bisher in den Heften II F und III F der Südwestdeutsch - Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Call und Bingerbrück mit Stationen Ostschweizerischer Eisenbahnen gehen am 1. k. Mts. unverändert in den Theil II, Heft 1, erste Abtheilung der Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarife über, während die bisher im Hefte I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife vrogesehenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Call und Bingerbrück und Stationen Mittel- und Westschweizerischer Eisenbahnen am 1. Juli d. J. in den Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung der Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarife — ebenfalls unverändert — übernommen werden.

Karlsruhe, den 27. April 1896. (855)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Im Verkehre zwischen Kulmbach und München C. B. einerseits und Strassburg C. B andererseits treten mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Malztreber (Biertreber), getrocknete, in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen in Kraft. Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Dienststellen zu erhalten.

München, im April 1896. (856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die auf Seite 6 des vom 15. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Gütern nach Mlawa transito vorgesehenen Frachtsätze von 0,74 ℳ bezw. 0,75 ℳ bezw. 0,76 ℳ und 0,77 ℳ für Heringstransporte in Wagenladungen à 10 000 kg von Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser werden für Sendungen, welche nach den Stationen Oschenin, Kriwin, Slawuta, Oserani und Rudnia-Potschaewskaja der Russischen Südwestbahnen weiterbefördert werden, mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. auf 0,60 ℳ bezw. 0,61 ℳ bezw. 0,62 ℳ und 0,63 ℳ herabgesetzt. (857)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Deutscher Ost - Afrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Pinneberg des diesseitigen Bezirks in den Tarif für den bezeichneten Verkehr aufgenommen. Vom gleichen Tage ab werden die für die Station Itzehoe bestehenden Frachtsätze dieses Tarifs ermässigt. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 25. April 1896. (858)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

München, im April 1896. (859)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil III Heft Nr. 2 vom 1. August 1894. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1896 werden die Frachtsätze für Getreide etc. von den Ungarischen Stationen Baranya-Szt. Lörincz, Darány, Pécs, Szigetvár und Ueszög nach Konstanz Lagerhaus auf folgende Beträge ermässigt:

Nach oder von	Stationen der K. Ungar. Staatsbahnen			Stationen der K. priv. Fünfk.-Barcser Bahn				
	Baranya-Szt.Lörincz (bisher Szt.Lörincz)	Pécs	Ueszög	Baranya-Szt.Lörincz (bisher Szt.Lörincz)	Darány	Pécs	Szigetvár	Ueszög
	Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Konstanz Lagerhaus . .	3,02	3,12	3,12	3,02	2,88	3,12	2,93	3,12

München, im April 1896. (860)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge, sowie Ermässigungen von Frachtsätzen.

München, im April 1896. (861)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gruppen - Gütertarif Elberfeld - Essen. (Gruppe VII.) Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Kray-Süd und Remscheid-Bliedinghausen. Die Sätze für Remscheid-Bliedinghausen treten erst mit der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Elberfeld, den 27. April 1896. (862)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die Königliche Eisenbahndirektion zu Essen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Mai d. J. treten zu den Gütertarifen (Heft 1 und 2) für den vorbezeichneten Verkehr die Nachträge 3 und 1 in Kraft, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bantin und Zarrentin des Direktionsbezirks Altona, Anspach i. Taunus, Friedrichsdorf a. Taunus, Köppern, Usingen und Wehrheim des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Düsedau des Direktionsbezirks Magdeburg und Brandlecht, Neuenhaus, Nordhorn und Quendorf-Schüttorf der Bentheimer Kreisbahn, sowie einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Münster, den 28. April 1896. (863)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Getreide - Ausnahmetarif 7, Theil I. Mit Gültigkeit vom 20. April alten/2. Mai neuen Stils 1896 wird zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, Theil I für Getreide, Oelsamen u. s. w. der III. Nachtrag herausgegeben. Er enthält ausser Aenderungen von Bahnbenennungen und Berichtigungen neue Frachtsätze von verschiedenen Russischen Stationen, namentlich auch von solchen neu eröffneter Strecken der Russischen Südostbahnen (Strecke Charkow-Balaschow), der Rjäsan-Uralsker, der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-, der Moskau-Kiew-Woronescher, der Moskau-Kasaner und der Ekaterinen-Eisenbahn nach Königsberg, Memel und Pillau. Ausserdem werden die Frachtsätze von Alatyr (Moskau - Kasaner Eisenbahn) nach den vorgenannten Deutschen Stationen mit Gültigkeit vom 3./15. Juni d. J. für 2 Werst = 11 bis 4 Kopeken für 10 000 kg erhöht. Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandstationen erhältlich.

Bromberg, den 27. April 1896. (864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten zwischen Basel, Bad. Bahnhof transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits vom 1. Mai 1891 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. April 1896. (865)
Generaldirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Sächsischen Stationen Borna, Frohburg und Pöllwitz in den im Tarifhefte 2 bestehenden Ausnahmetarif 6 A (Schleifholz, Schwarten usw.) einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 28. April 1896. (866)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckar - Eisenbahn. Der Einführungstermin des Nachtrags III zum Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheft 9b bezw. der anderweiten Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbahnhof und Schwetzingen — vergl. unsere Bekanntmachungen vom 15 Februar und 13. März d. J. — ist auf 1. Juni verschoben worden.

Darmstadt, den 27. April 1896. (867)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband unter Aufhebung des Vieh- etc. Tarifs vom 1. August 1893 ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, durch welchen

a) in zahlreichen Verkehrsbeziehungen erheblich ermässigte Frachtsätze zur Einführung gelangen,
b) die sämmtlichen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn in den direkten Viehverkehr einbezogen werden.

In dem neuen Tarif sind direkte Frachtsätze zwischen Kiel einerseits und Apenrade, Hadersleben, Tondern M, Woyens andererseits über Süderbrarup-Flensburg nicht wieder vor-

gesehen. Die bisherigen Sätze gelangen daher ohne Ersatz zur Aufhebung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Tarif ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,20 M. zu beziehen.

Altona, den 28. April 1896. (868)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art zum Export aus dem Oesterr.-Ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Beraun	61 ₰
„ Pilsen	58 „
„ Radotin	56 „
„ Taus	70 „
„ Zditz	63 „
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Beraun	65 ₰
„ Pilsen	58 „
„ Radotin	61 „
„ Taus	69 „
„ Zditz	67 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Beraun	60 ₰
„ Pilsen	58 „
„ Radotin	51 „
„ Taus	69 „
„ Zditz	62 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Beraun	97 ₰
„ Pilsen	94 „
„ Radotin	92 „
„ Traus	106 „
„ Zditz	99 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 26. April 1896. (869)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Kokstransporte. Aus den im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 enthaltenen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 16 a im Verkehre nach Rokitzan und des Ausnahmetarifes 16 b im Verkehre nach Beraun wird ein Frachtnachlass von 0,03 M. pro 100 kg, und zwar für Sendungen nach Rokitzan vom 3. April d. J. angefangen und für Sendungen nach Beraun vom 3. Mai d. J. angefangen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J., im Rückvergütungswege gewährt.

Die Rückerstattungsgesuche sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe bis längstens Ende März 1897 seitens der Empfänger bei der gefertigten Eisenbahnverwaltung einzubringen.

Vorstehende Ermässigung gilt nur insolange, als der dermalige Tarif in Kraft bleibt.

Wien, am 27. April 1896. (870)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch-Oldenburgischer Personenverkehr. Zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben sonstigen, bereits veröffentlichten Ergänzungen einige Aenderungen in den Preistafeln unter B.

Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist bei den betreffenden Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Oldenburg, den 28. April 1896. (871)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 28. April 1896 abgehaltenen 38. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1896 fällige Dividendenkupon Nr. 38 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft mit 75 fl. Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1896 fällige Kupon der Genussscheine mit 50 fl. schon am 1. Mai 1896 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne:
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 23. April 1896. (872)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

7. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Telegraphenstangen. Die alsbaldige Lieferung von imprägnirten Telegraphenstangen, und zwar:

230 Telegraphenstangen à 7 m Länge
300 „ à 8,5 m „
300 „ à 10 „ „

soll verdungen werden. Die Stangen sollen mit Kupfervitriol oder mit Quecksilbersublimat getränkt sein. In dem Angebot sind Art und Weise der Tränkung näher anzugeben.

Bedingungen liegen im diesseitigen Büreau, Poststrasse 6, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 0,50 M. bezogen werden.

Die einzusendenden und durch besondere Aufschrift kenntlich zu machenden Angebote werden Sonnabend, den 9. Mai, Vormittags 10 Uhr im Büreau der unterfertigten Inspektion geöffnet.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach stattgehabtem Termin. (873J)

Frankfurt a/M., den 24. April 1896.
Königliche Eisenbahn-Telegraphen-inspektion.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen Es soll die Lieferung eines eisernen Wasserbehälters von 13,0 cbm Fassungsgehalt vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind dem Unterzeichneten bis 10. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen, woselbst auch Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 40 ₰ zu beziehen sind.

Giessen, den 29. April 1896. (874)
Der Grossh. Maschinenmeister.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. – Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schöneberger-strasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 36. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Mai 1896.

Inhalt:

Entgleisung einer Zahnradlokomotive.
Die Württembergischen Lokalbahnen.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung des Preuss. Staatseisenbahnnetzes usw.
Betriebsergebnisse im März d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Nord-Express (London-Petersbg.).
Hessische Ludwigsbahn.
Ostpreussische Südbahn.
Herzogenrath-Sittard.
Verlegung von Personenzügen von der Berliner Stadtbahn nach dem Görlitzer Bahnhof in Berlin.
Kleinbahnen.
Kleinbahnen im Regierungsbezirk Wiesbaden.
Kleinbahn Voldagsen-Duingen.
Strassenbahnen.
Strassenbahnprojekte.
Aus Frankreich:
Die Betriebsverhältnisse der Linie Amiens-Rouen.
Die Pariser Stadtbahn.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Dampfstrassenbahnen des Deux Sèvres-Departements.
Die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.
Verschiedenes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Eisenbahn-Effektenverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Entgleisung einer Zahnradlokomotive.

Das konservative England hat sich die Erfahrungen, die in anderen Ländern im Bau von Zahnradbahnen gemacht worden sind, zu guter Letzt auch zu Nutze gemacht und soeben — am 3. April d. J. — seine erste Zahnradbahn dem Betriebe übergeben. Sie befindet sich im nordwestlichen Theil von Wales und führt, anschliessend an eine nach Llanberis führende Stichbahn im System der Nordwestbahn, auf den Snowdon, an dessen Fuss die grossartigen Schieferbrüche von Bangor liegen. Der Berg erhebt sich 1 094 m über den Meeresspiegel; der Ausgangspunkt der Bahn, die Station Llanberis, hat 107 m Meereshöhe, ihr oberer Endpunkt 1 064 m. Die Bahn erreicht also nicht ganz den Gipfel des im übrigen sanft abgerundeten, aber kahlen Berges. Die Linie — über deren Anlage nähere Mittheilungen vorbehalten bleiben — ist nach Abt'schem System, mit doppelter Zahnlamelle, gebaut, hat 7,49 km Länge in der Waagerechten gemessen und 7,56 km Länge in Wirklichkeit. Die Lokomotiven haben auf jeder der beiden Achsen ein zweilamelliges Zahnrad; beide Zahnräder sind gekuppelt und werden von zwei Cylindern aus angetrieben. Die auf den Fahrschienen laufenden gewöhnlichen Räder der Lokomotiven, die das Gewicht tragen, sitzen lose auf der Achse. Die Bremsen kommen in der Weise zur Wirkung, dass die Bremsschuhe in gerillte Trommeln eingreifen, die auf der Achse sitzen. Die Wagen haben Handbremsen, durch die sie unabhängig von der Lokomotive zum Stehen gebracht werden können. Ihre auf die Achsen ausgeübte Wirkung wird auf Zahnräder übertragen, die in die Zahnstange eingreifen. Die Wagen ruhen auf zwei Drehgestellen.

Während bisher in allen Ländern, wo Abt'sche Zahnradbahnen im Verkehr sind, der Betrieb ohne Unfälle geführt wurde, ist bei der Snowdonbahn gleich der erste zu Thal fahrende Personenzug von einem Missgeschick betroffen worden, das leicht hätte sehr verhängnissvoll werden können. Wie die Vorschrift ist, befand sich die Lokomotive am Thalende des Zuges, der aus zwei mit Personen besetzten Wagen bestand. Die Lokomotive war mit den Wagen nicht gekuppelt. In etwa 1,4 km Entfernung vom oberen Ende der Bahn, in einer unter 1 : 5,5 abfallenden und mit 200 m Halbmesser gekrümmten Zahnstangenstrecke stiegen die Zahnräder der Lokomotive auf die Zahnstange auf und verloren dadurch ihren Halt. Die spätere Untersuchung ergab, dass die selbstthätige Bremse sofort zu energischer Wirkung kam: das Zahnrad hatte in der Mitte eine etwa 2 cm tiefe Furche. Ein Entgleisen trat nicht sofort ein; die Lokomotive durcheilte noch ungefährdet eine Krümmung von 100 m Halbmesser, dann aber verliess sie, wie sich aus den Radeindrücken ergab, die die Schwellen auf etwa 10 m Länge zeigten, die Schienen nach der Innenseite der Bahnkrümmung hin. Die Laufräder der äusseren Seite geriethen nun zwischen die Lamellen der Zahnstange, der sie in dieser Weise auf etwa 15 m folgten, während die inneren Laufräder noch knapp auf den Querschwellen blieben. Schliesslich überschritten die Laufräder auch die

Zahnstange nach der inneren Seite der Bahnkrümmung und damit trat die vollständige Entgleisung ein; die Lokomotive fiel den Bahnabhang hinunter auf einen 3 oder 4 m breiten, an der Bahn sich hinziehenden Saumpfad, den sie aufwühlte, um dann einen unter etwa 45° abfallenden Felshang hinabzustürzen. Der Kessel blieb oberhalb liegen, der Rahmen mit seiner ganzen Ausrüstung fand sich vollständig zertrümmert unten am Abhange wieder. Der Lokomotivführer und Heizer waren rechtzeitig abgesprungen, der eine von ihnen jedoch so unglücklich, dass er gegen die Wand des Einschnittes, in der der Unfall seinen Anfang nahm, geworfen und getödtet wurde.

Die Personenwagen blieben auf den Schienen. Der Direktor der Gesellschaft, Mr. Aitcheson, und der Streckeningenieur, Mr. Oswell, die sich im Zuge befanden, setzten rechtzeitig die Wagenbremsen in Thätigkeit. Es gelang ihnen, die Wagen bald zum Stehen zu bringen; nur zwei Personen, die ungeachtet der Aufforderung, ihre Plätze nicht zu verlassen, aus dem Wagen sprangen, erlitten Verletzungen.

Während sich dieser Unfall zutrug, schickte sich ein zweiter Zug an, die Thalfahrt anzutreten. Da die verunglückte Lokomotive beim Absturz eine der Telegraphenstangen umgeworfen und so die telegraphische Verbindung mit der Scheitelstation unterbrochen hatte, blieb nichts übrig, als sofort Boten dorthin zu schicken, um, wenn irgend möglich, die Abfahrt des Zuges zu vereiteln. Leider zu spät; der Zug hatte bereits die Unfallstelle erreicht, als der erste der beiden abgeschickten Boten ihm das Zeichen gab, anzuhalten. Es gelang nicht, die Lokomotive zum Stehen zu bringen; auch sie kam ausser Eingriff und fing an, in derselben Weise bergab zu rutschen wie die erste. Hierbei traf sie auf die beiden Wagen des ersten Zuges, die festgebremst auf der Linie standen, deren Insassen aber inzwischen sämmtlich ausgestiegen waren. Infolge Bruchs ihrer Bremsspindel, der infolge des Zusammenstosses eintrat, kamen sie indessen wieder in Bewegung und setzten ihren Lauf thalwärts in allmählich beschleunigtem Tempo fort. Etwa 500 m unterhalb befindet sich eine Ausweichstelle. Der Weichenwärter hatte glücklicherweise Geistesgegenwart genug, die Weichen in halboffene Stellung zu bringen; hierdurch wurden die Wagen aus dem Geleis geworfen und kamen nach weiterem Lauf von etwa 60 m zum Stillstand.

Inzwischen hatte die Lokomotive des nachgefahrenen Zuges infolge der durch den Zusammenstoss bewirkten Erschütterung den Zahnstangeneingriff wieder gewonnen und obwohl die Hand- und Dampfbremse beschädigt waren, brachte die Luftbremse den Zug auf etwa 80 m Entfernung völlig zum Stillstand, ohne dass einer der Reisenden Schaden gelitten hätte. Sie kamen mit dem — allerdings nicht geringen — Schrecken davon.

Eine amtliche Untersuchung über die Ursachen des Unfalls, wie sie sonst vom Handelsamt geübt wird, dürfte im vorliegenden Falle, wie man annimmt, nicht stattfinden. Wenn auch die Bahn vor der Eröffnung von seiten des Amts geprüft wurde, so ist aus dem Umstand, dass sie nicht auf Grund einer Parlamentsakte gebaut worden ist, ungewiss, ob auch die Untersuchung der Unfälle von seiten des Handelsamts zu geschehen hat. Die gerichtlichen Feststellungen haben eine einwandfreie Erklärung für die Ursachen der Entgleisung nicht ergeben. Der Oberbau soll sich an der Unfallstelle etwas gesetzt haben, wohl infolge nach heftigem Frost eingetretenen Thauwetters. Nach dem Vorkommniss zeigte sich, dass die Höhenlage der inneren Schiene beträchtlich niedriger war, als sie hätte sein sollen; die Ueberhöhung der äussern Schiene ging über das vorgeschriebene Maass von 12 mm erheblich hinaus. Die beiden Querschwellen hinter dem Punkte, wo die Zahnräder auf die Zahnstange aufgestiegen waren, hatten sich etwas gesenkt und man kann sich wohl vorstellen, dass die Senkung durch das Gewicht der darüberfahrenden Lokomotive in nachtheiliger Weise vergrössert wurde.

Der Oberbau hat durch den Vorfall kaum gelitten; nur einige Lamellen der Zahnstange und einige Schwellen wurden verbogen und beschädigt, während eine Anzahl Bolzen abbrachen. Die Schienen selbst blieben, soweit sich zunächst feststellen liess, unversehrt.

Unmittelbare Lehren können aus dem Vorkommniss nicht gezogen werden. Aber mittelbar ist es insofern von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung, als es zeigt, dass die Sicherheitseinrichtungen der Zahnradbahnen das Zutrauen, das man allmählich auch in derartige steile Bahnanlagen zu setzen gewohnt ist, in vollem Maasse rechtfertigen.

Die Württembergischen Lokalbahnen.

Bei der allgemeinen Aufmerksamkeit, die sich der ferneren Entwickelung des Baues von Lokalbahnen wie überall, so auch in Württemberg zuwendet, dürften die nachstehenden Einzeldarstellungen der 5 im Betriebe stehenden Lokal- oder Nebenbahnen einiges Interesse verdienen. Erscheinen doch die darin enthaltenen ziffermässigen Angaben besonders geeignet zu Vergleichungen, und können aus ihnen Anhaltspunkte gewonnen und Schlüsse gezogen werden für die Beurtheilung von Projekten, die der Verwirklichung noch harren.

1. Schiltach-Schramberg.

Die mit normaler Spur auf eigenem Bahnkörper gebaute Bahn hat eine Länge von 8,76 km, wovon 6,89 km auf Badischem und 1,92 km auf Württembergischem Staatsgebiet liegen. Die Betriebseröffnung fand am 9. Oktober 1892 statt. An die Bahn sind 3 Privat- (Industrie-) Zweiggeleise angeschlossen. Es laufen auf ihr gegenwärtig täglich in jeder Richtung 6 Züge.

Die für den Bau der Bahn, einschliesslich der nach ihrer Inbetriebnahme erfolgten Erweiterung des Bahnhofs Schramberg und einiger sonstigen Ergänzungsarbeiten vom Staate bewilligte Summe hat betragen 1 355 000 *M.* Hiervon sind aus Mitteln der allgemeinen Restverwaltung (à fonds perdu) gedeckt worden 860 000 *M.* Am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 war von der Summe von 1 355 000 *M.* verwendet der Betrag von 1 309 002 *M.*, für 1 km 149 429 *M.* Die Leistungen der Interessenten, welche in den oben genannten Beträgen nicht eingerechnet sind, bestehen in einem einmaligen, nicht verzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag der Grossindustriellen Schrambergs von 50 000 *M.*, in der von der Stadtgemeinde Schramberg erfolgten Stellung des Grund und Bodens für die ursprüngliche Anlage des Bahnhofs Schramberg und für den auf die Markung Schramberg fallenden Theil der freien Bahn im Schätzungswerthe von mindestens 30 000 *M.*, und endlich in der von Schramberger Privatinteressenten übernommenen Garantie für eine jährliche Frachteinnahme von 38 300 *M.* auf die Dauer von 10 Jahren. Diese Frachtgarantie wurde sichergestellt durch Hinterlegung von Werthpapieren im Betrage von 120 000 *M.*

Nach der dem Baugesetz beigegebenen Rentabilitätsberechnung wurden die Einnahmen der Bahn veranschlagt zu 52 054 *M.*, und zwar aus dem Personenverkehr 12 084 *M.*, aus dem Güterverkehr (einschliesslich der Vergütung für die Postbeförderung) 39 670 *M.*, aus sonstigen Quellen 300 *M.* Die Ausgaben wurden geschätzt zu 33 025 *M.*, und als Reinertrag wurde in Aussicht genommen die Summe von 19 029 *M.*, d. i. auf 1 km 2 174 *M.*

Wie aus der dem Verwaltungsbericht der Württembergischen Verkehrsanstalten für 1894/95 beigegebenen Darstellung des Reinertrags der einzelnen Württembergischen Bahnstrecken zu entnehmen ist, haben die Einnahmen der Bahn Schiltach-Schramberg in diesem Jahre betragen: aus dem Personenverkehr 17 146 *M.*, aus dem Güterverkehr 47 279 *M.*, aus sonstigen Quellen 962 *M.*, zusammen 65 387 *M.*, d. i. auf 1 km Bahnlänge 7 464 *M.* Die Ausgaben betrugen 39 270 *M.*, 60,06 % der Einnahmen, auf 1 km Bahnlänge 4 483 *M.* Der Ueberschuss belief sich auf 26 117 *M.*, auf 1 km Betriebslänge 2 981 *M.*, und es ergab sich eine Rente des im Jahresdurchschnitt zu 1 256 064 *M.* berechneten Anlagekapitals von 2,08 % (im Jahre 1893/94 von 1,77 %). Werden von dem Anlagekapital die thatsächlich nicht zu verzinsenden Aufwendungen aus Restmitteln ausgeschieden, so verbleibt die Summe von 396 063 *M.*, aus welcher sich eine Rente von 6,59 % (im Jahre 1893/94 von 6,66 %) ergibt.

2. Nagold-Altensteig.

Die Bahn wurde am 29. Dezember 1891 dem Betriebe übergeben als erste staatliche Schmalspurbahn Württembergs. Die Spurweite beträgt 1 m, die Länge der Bahn 15,11 km. Sie liegt zum grössten Theil auf der Staatsstrasse Nagold-Altensteig. Von der Bahn zweigen 3 Privatanschlussgeleise ab. Es kursiren auf ihr in jeder Richtung täglich 5 Züge.

Die für den Bau der Bahn und für die nach ihrer Inbetriebnahme ausgeführten Ergänzungsbauten vom Staate bewilligte Summe hat betragen 871 000 ℳ. Hiervon sind auf die Restverwaltung übernommen worden 450 000 ℳ. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 war von der verwilligten Summe verwendet der Betrag von 839 112 ℳ, für 1 km 55 534 ℳ. Die Leistungen der Interessenten, welche in den eben genannten Beträgen nicht inbegriffen sind, bestehen in einem einmaligen Beitrag der Stadtgemeinde und den durch sie vertretenen weiter Betheiligten von 125 000 ℳ. Von der Königlichen Strassenbau-Verwaltung sind zu den Kosten des Neubaues zweier Strassenbrücken 12 000 ℳ und von den Gemeinden Rohrdorf und Ebhausen zu den Kosten der Anlage der dortigen Haltestellen zusammen 8 620,82 ℳ beigetragen worden.

Nach der bei Einbringung des Baukreditgesetzes angestellten Rentabilitätsberechnung wurden die Einnahmen der Bahn veranschlagt zu 42 472 ℳ, und zwar aus dem Personenverkehr, unter Annahme einer Personenfrequenz von 17 000 im Jahre, zu 12 210 ℳ, aus dem Güterverkehr (Post eingeschlossen) zu 29 962 ℳ, aus sonstigen Quellen zu 300 ℳ. Die Ausgaben wurden angenommen zu 34 200 ℳ und als Reinertrag wurde in Aussicht gestellt eine Summe von 8 272 ℳ, d. i. auf 1 km rund 545 ℳ.

In Wirklichkeit haben nach der oben in Ziff. 1 bezeichneten Darstellung betragen im Jahre 1894/95 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 26 448 ℳ, aus dem Güterverkehr 38 382 ℳ, aus sonstigen Quellen 735 ℳ, zusammen 65 565 ℳ, d. i. auf 1 km Bahnlänge 4 339 ℳ. Die Ausgaben betrugen im ganzen 51 268 ℳ, in Prozenten der Einnahme 78,19, auf 1 km Bahnlänge 3 393 ℳ. Der Ueberschuss belief sich auf 14 297 ℳ, auf 1 km Betriebslänge 946 ℳ, und es berechnet sich die Rente aus dem im Jahresdurchschnitt zu 837 497 ℳ festgestellten Anlagekapital zu 1,71 % (im Jahre 1893/94 1,42 %). Werden von dem Anlagekapital die nicht zu verzinsenden Aufwendungen aus Restmitteln ausgeschieden, so verbleibt die Summe von 387 437 ℳ, aus welchen sich eine Rente von 3,69 % (im Jahre 1893/94 von 3,13 %) ergibt.

3. Reutlingen-Münsingen.

Die Bahn ist mit normaler Spur auf eigenem Bahnkörper gebaut. Die Strecke Reutlingen-Honau wurde am 2. Juni 1892, die Strecke Honau-Münsingen am 1. Oktober 1893 eröffnet. Die Bahn hat eine Länge von 34,52 km. Auf der Strecke Reutlingen-Honau und umgekehrt verkehren gegenwärtig je 7 Züge, darunter 1 nur Werktags und 1 nur an Sonn- und Feiertagen, auf der Strecke Honau-Münsingen kursiren in jeder Richtung 4 Züge, darunter 1 nur Sonn- und Feiertags. An die Bahn sind 4 Privat- (Industrie-) Geleise angeschlossen.

Die für den Bau der Bahn vom Staate bewilligte Summe hat betragen (Reutlingen-Honau 1 236 000 ℳ, Honau-Münsingen 2 530 000 ℳ) zusammen 3 766 006 ℳ. Hiervon sind aus der Restverwaltung des Staates beigetragen 2 500 000 ℳ. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 war verwendet der Betrag von 3 435 834 ℳ, für 1 km 99 532 ℳ. Die in vorstehenden Summen nicht inbegriffenen Leistungen der Interessenten bestehen für die Strecke Reutlingen-Honau in der Uebernahme der Grunderwerbungskosten durch die Amtskörperschaft Reutlingen mit 325 000 ℳ, ferner in dem theilweisen Ersatz der Mehrkosten, welcher von der Stadtgemeinde Reutlingen mit 120 000 ℳ und von den beiden Papierfabriken bei Pfullingen mit 30 000 ℳ zu zahlen war für die in deren Interesse erfolgte Aenderung der ursprünglich projektirten Trasse der Bahn; für die Strecke Honau-Münsingen in der Uebernahme der Grunderwerbungskosten mit 125 000 ℳ durch die betheiligten Amtskörperschaften. Von der Staatsfinanzverwaltung wurde auf den Markungen Offenhausen und Marbach-Grafeneck zum Bau der Bahn unentgeltlich zur Verfügung gestellt Areal im Werthe von 37 000 ℳ. Die Beiträge der Interessenten betragen somit für die ganze Strecke Reutlingen-Münsingen 637 000 ℳ.

Die Gesammteinnahme für die Bahn Reutlingen-Honau-Münsingen ist in der Begründung zum Baukreditgesetz veranschlagt worden zu 163 750 ℳ, die Gesammtausgabe zu 118 270 ℳ, der Betriebsüberschuss zu 45 480 ℳ.

Nach der Reinertragsberechnung haben im Jahre 1894/95 in Wirklichkeit betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 85 088 ℳ, aus dem Güterverkehr 76 097 ℳ, aus sonstigen Quellen 2 702 ℳ, zusammen 163 887 ℳ, d. i. auf 1 km Bahnlänge 4 748 ℳ. Die Ausgaben betrugen 124 798 ℳ, in Prozenten der Einnahmen 76,15 %, auf 1 km Bahnlänge 3 615 ℳ. Der Ueberschuss belief sich auf 39 089 ℳ, auf 1 km Betriebslänge 1 132 ℳ, und es ergab sich eine Rente des im Jahresdurchschnitt zu 3 303 139 ℳ berechneten Anlagekapitals von 1,18 % (im Jahre 1893/94 1,68 %). Werden von dem Anlagekapital die thatsächlich nicht zu verzinsenden Aufwendungen aus Restmitteln ausgeschieden, so verbleibt die Summe von 1 337 500 ℳ, aus welcher sich eine Rente von 2,92 % (im Jahre 1893/94 von 3,02 %) ergibt.

4. Waldenburg-Künzelsau.

Die Betriebseröffnung der Bahn hat am 2. Oktober 1892 stattgefunden. Die Bahn ist mit normaler Spur auf eigenem Bahnkörper gebaut, ihre Länge beträgt 12,16 km. Es laufen auf ihr in jeder Richtung täglich 5 Züge.

Die für den Bau der Bahn vom Staate bewilligte Summe hat betragen 1 030 000 ℳ. Hiervon wurden auf die Restverwaltung übernommen 330 000 ℳ. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 war von der verwilligten Summe verwendet der Betrag von 999 927 ℳ, für 1 km 82 231 ℳ. Die in den ebengenannten Beträgen nicht inbegriffenen Leistungen der Interessenten bestehen in Uebernahme der zu 120 000 ℳ veranschlagten Kosten der Grunderwerbung durch die Stadtgemeinde Künzelsau und der durch sie vertretenen Betheiligten. Ausserdem hat diese Stadtgemeinde einen baaren Beitrag von 20 000 ℳ zu den Baukosten geleistet. Die wirklichen Kosten der Grunderwerbung haben rund 115 000 ℳ betragen.

Nach der in der Begründung zum Gesetz enthaltenen Rentabilitätsberechnung wurden die Einnahmen der Bahn veranschlagt zu 67 500 ℳ, und zwar aus dem Personenverkehr zu 29 800 ℳ, aus dem Güterverkehr zu 36 700 ℳ, aus sonstigen Quellen zu 1 000 ℳ. Die Ausgaben wurden angenommen zu 43 000 ℳ und als Reinertrag wurde in Aussicht gestellt eine Summe von 24 500 ℳ.

In Wirklichkeit haben nach der oben erwähnten Darstellung betragen im Jahre 1894/95 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 24 860 ℳ, aus dem Güterverkehr 27 139 ℳ, aus sonstigen Quellen 2 741 ℳ, zusammen 54 740 ℳ, d. i. auf 1 km Bahnlänge 4 502 ℳ. Die Ausgaben betrugen im ganzen 43 577 ℳ, in Prozenten der Einnahme 79,61, auf 1 km Bahnlänge 3 584 ℳ. Der Ueberschuss belief sich auf 11 163 ℳ, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 918 ℳ, und es berechnet sich die Rente aus dem im Jahresdurchschnitt zu 932 808 ℳ festgestellten Anlagekapital zu 1,12 % (im Jahre 1893/94 zu 1,65 %). Werden von dem Anlagekapital die nicht zu verzinsenden Aufwendungen aus Restmitteln ausgeschieden, so verbleibt die Summe von 662 779 ℳ, aus welcher sich eine Rente von 1,68 % (im Jahre 1893/94 von 2,55 %) ergibt.

5. Marbach-Beilstein.

Die Bahn ist am 10. Mai 1894 dem Betriebe übergeben worden, sie ist auf eigenem Bahnkörper schmalspurig, mit der Spurweite von 0,75 m gebaut. Ihre Länge beträgt 14,37 km. Der Fahrplan weist 4 Züge täglich in jeder Richtung auf.

Die für den Bahnbau vom Staate bewilligte Summe beträgt 812 000 ℳ. Davon sind aus Mitteln der Restverwaltung bestritten worden 500 000 ℳ. Am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 waren verausgabt 1 121 128 ℳ, für 1 km 78 019 ℳ. Die Kosten der Grunderwerbung, zu 117 000 ℳ veranschlagt, werden sich auf annähernd 286 000 ℳ belaufen; sie sind von den betheiligten Gemeinden übernommen worden. Da die Strecke Marbach-Beilstein eine Theilstrecke der Bahn Marbach-Heilbronn bildet, wurde seinerzeit nur eine Berechnung der Rentabilität für die ganze etwa 38 km lange Linie angestellt. Die Gesammteinnahme wurde berechnet zu 153 000 ℳ, die Gesammtausgabe zu 133 00 ℳ, der Ueberschuss jährlich zu 20 000 ℳ, d. i. für 1 km 526 ℳ. Nach dem Verwaltungsbericht haben im Jahre 1894/95 für die Bahn Marbach-Beilstein betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 31 904 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 051 ℳ, aus sonstigen Quellen 216 ℳ, zusammen 40 171 Mark, d. i. auf 1 km 3 131 ℳ. Die Ausgaben betrugen 33 963 ℳ, in Prozenten der Einnahme 84,55, auf 1 km Bahnlänge 2 647 ℳ. Der Ueberschuss belief sich auf 6 208 ℳ, auf 1 km Betriebslänge 484 ℳ, und es ergab sich eine Rente des im Jahresdurchschnitt zu 1 001 336 ℳ berechneten Anlagekapitals von 0,62 %. Werden von dem Anlagekapital die nicht zu verzinsenden Aufwendungen aus Restmitteln ausgeschieden, so verbleibt die Summe von 554 761 ℳ, aus welcher sich eine Rente von 1,12 % ergibt.

Vorstehenden Darstellungen, welchen bei dem reichen Material, das die Verwaltungsberichte bieten, noch viele Angaben über den Betrieb und Verkehr der Bahnen, die einzelnen Arten der versandten Güter usw. beizufügen wären, wenn dies nicht über den Rahmen dieses Artikels hinaus ginge, mögen noch einige Bemerkungen allgemeiner Art beigefügt werden. Auf den beiden Schmalspurbahnen sind Rollschemel im Gebrauch, auf welchen die Güterwagen der Normalspurbahnen befördert werden, sodass eine Umladung von solchen Gütern, die unter dem Umladen leiden würden, nicht nöthig ist.

Bezüglich der Aufbringung der Kosten für Lokalbahnen ist von der Königlichen Regierung der Grundsatz aufgestellt

worden, dass mit dem Bau nur insoweit vorzugehen ist, als für denjenigen Theil des Anlagekapitals, für welchen die Passivzinse durch den Ertrag der Bahnen voraussichtlich nicht aufzubringen sein werden, andere Mittel als Anlehensmittel, d. h. neben Beiträgen der bei der Bahn betheiligten Mittel der Restverwaltung oder der laufenden Verwaltung, verfügbar gemacht werden können. An diesem Grundsatz ist bis jetzt festgehalten worden und es wird, wenn ein zu grosses Anwachsen der zu verzinsenden Eisenbahnschuld und eine ungünstige Beeinflussung der Eisenbahnrente durch den Lokalbahnbau vermieden werden will, auch ferner daran festzuhalten sein. Ist doch in der am 7. Mai 1895 von dem Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten der Kammer der Abgeordneten übergebenen Denkschrift, betreffend die der Eisenbahnverwaltung bekannt gewordenen Eisenbahnprojekte und Eisenbahnwünsche hervorgehoben, dass, wenn die in der Denkschrift angeführten zahlreichen Projekte lediglich vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet würden, keines als bauwürdig bezeichnet werden könnte, da in keinem einzigen Fall die Verzinsung des voraussichtlichen Bauaufwands Deckung durch die eigenen Betriebsüberschüsse der Bahn findet. Allerdings ist dem gleich hinzugefügt, es werde nicht gerechtfertigt sein, diesem Gesichtspunkte ausschlaggebende Bedeutung beizumessen.

Aus der Darstellung der finanziellen Ergebnisse der oben bezeichneten 5 Lokalbahnen erhellt, dass unter Anwendung des eben erwähnten Grundsatzes für die Bahn Schiltach-Schramberg eine geringere Inanspruchnahme von Mitteln aus der allgemeinen Restverwaltung hätte stattfinden können, dass bei den Bahnen Nagold-Altensteig und Reutlingen-Münsingen diese Inanspruchnahme den wirklichen Ergebnissen annähernd entsprechend ist, dass dagegen bei den Bahnen Waldenburg-Künzelsau und Marbach-Beilstein nach ihren bisherigen Ergebnissen, welche übrigens namentlich bei der letzteren Theilstrecke sichere Schlüsse noch nicht zulassen, die Verwendung eines etwas höheren Betrages aus Restmitteln gerechtfertigt gewesen wäre.

Es darf zwar angenommen werden, dass der Verkehr auf den Lokalbahnen sich allmählich steigert und dass damit auch die Einnahmen wachsen und es darf zu Gunsten der Lokalbahnen der Verkehrszuwachs, welchen diese Bahnen den bereits vorhandenen Linien bringen, wohl in Rechnung genommen werden, aber es ist andererseits nicht zu übersehen, dass auch die Ausgaben mit dem Aelterwerden und der Erneuerungsbedürftigkeit der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials steigen. Gleichwohl wird, wie dies ja auch nach der Denkschrift und der neuesten Gesetzesvorlage von der Regierung beabsichtigt ist, mit dem Bau von Lokalbahnen, bei der grossen volkswirthschaftlichen Bedeutung derselben, wie in anderen Ländern so auch in Württemberg stetig fortzufahren sein. Wenn mit dem Bau von Bahnen eine Forderung des öffentlichen Wohlstandes Hand in Hand geht, so werden selbst diejenigen Linien, die keine genügende Rente abwerfen, den volkswirthschaftlich berechtigten Unternehmungen zuzuzählen sein.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 8,527 km lange Strecke Luschwitz-Blotnik (Reststrecke der Linie Lissa i/P.-Wollstein) der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1550 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Revision des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, Einführung einheitlicher Zusatzbestimmungen zu den Abschnitten II und III (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1559 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis dahin 1893 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt vom 2.—4. d. Mts.).

Nr. 1607 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1682 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung des Verschleppungsübereinkommens und des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1695 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses wurde am 27. April d. J. der Gesetzentwurf über die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Privatbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 29 S. 268 d. Ztg.) berathen.

Die Vorlage soll, wie der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bei der ersten Lesung im Abgeordnetenhause einleitend und im weiteren Verlaufe der Diskussion ausführte, dazu dienen, im Anschlusse an die grossen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Hauptlinien über das Land ein Netz von Lokal- und Nebenbahnen zur Beförderung von Menschen und Gütern zu erstrecken. Im allgemeinen könnten nach dem Verhältniss der vorhandenen Kräfte und Mittel jährlich 6 bis 700 km neuer Bahnen gebaut werden, doch könne selbstverständlich nicht gleich allen Wünschen entsprochen werden. Der Zweck, den die Kornhäuser erfüllen sollten, könne nur Hand in Hand mit der Eisenbahnverwaltung erfüllt werden, und deshalb gehörten die dafür geforderten Mittel mit in diese Vorlage, welche einen wesentlichen Fortschritt in die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse bringen werde. Das seit langem bestehende System, Zuschüsse der Interessenten zu fordern, habe sich zum Wohl des Landes bewährt.

Bei der Berathung in der Budgetkommission fand eine eigentliche Generaldebatte nicht statt, jedoch wurden bei § 1 die allgemeinen Fragen erörtert. Zunächst wurde die Frage der Hergabe des Grund und Bodens seitens der Interessenten besprochen. Die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen hielten es nur für richtig, dass die Kreise, denen durch die betreffenden Bahnen Vortheile zugeführt würden, sich auch mit Beiträgen betheiligten. Das Prinzip wurde von der Kommission nicht angefochten. Sodann wurde der jetzt eingeschlagene Weg, von den Interessenten anstatt der Naturallieferung des Grund und Bodens eine Pauschalsumme zu verlangen, erörtert. Der Herr Minister Thielen hob hervor, dass er in Verbindung mit dem Finanzminister dazu gekommen sei, eine Pauschalsumme zu fordern, um die Komplikationen, welche mit der Hergabe des Grund und Bodens verbunden seien, zu vermeiden. Den Interessenten würde das Risiko genommen, welches infolge der steigenden Grundstückspreise und der eventuell nöthig werdenden Mehrforderung an Areal entstehe, und dasselbe vom Fiskus getragen. Die Pauschalsumme sei billig festgesetzt nach möglichst spezieller Schätzung durch lokale Sachverständige, ohne einen Zuschuss als besonderen Gewinn zu enthalten. Die Kommission erklärte ihre Zustimmung zu dem eingeschlagenen Weg. Von einer Seite wurde gefragt, ob nicht anstatt der Pauschalsumme eine Zins- und Amortisationsrente an den Eisenbahnfiskus gesetzt werden könne. Dem wurde entgegengehalten, dass es den Kreisen und Kommunen ebenso leicht sei, Geld zu erhalten als dem Fiskus. Ueberdies würden neue weitläufige Verhandlungen mit den Kommunen und Kreisen erforderlich werden, welche das Zustandekommen der Bahnen verzögern würden. Schliesslich wurde die Frage der Vergebung des Baues der Bahnen in Generalentreprise aufgeworfen. Die beiden Minister erklärten, dass es sich erfahrungsmässig herausgestellt habe, dass der Privatbau billiger werde, und dass sie daher den Versuch machen wollten, für 5 Bahnen Generalentreprise zuzulassen, um aus den dabei gemachten Erfahrungen für den Regiebau zu profitiren. Es sei nicht die Absicht, den Regiebau aufzugeben. Die Kommission war durch diese Erklärung befriedigt. In der Spezialberathung wurden sodann die Bahnen Nr. 1, 2 und 5 bis 18 genehmigt. Die Abstimmung über Nr. 3 und 4 (Berent-Carthaus und Konitz-Lippusch) wurde ausgesetzt. Die Positionen für Betheiligung des Staats an dem Bau einer Bahn Stralsund-Tribsees und Oldenburg in Holstein Heiligenhafen wurde ebenfalls genehmigt.

Betriebsergebnisse im Monat März d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 625,65 km, folgendes: Im Monat März d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen **25 986 527 *M.***

oder 2 313 610 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 669 *M.* oder 7,21 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 75 583 253 *M.* oder 2 872 586 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 913 *M.* oder 1,54 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 310 142 838 *M.* oder 24 192 940 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 690 *M.* oder 6,20 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 768 704 816 *M.* oder 44 500 528 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23 616 *M.* oder 3,95 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 12 209 952 *M.* oder 1 341 036 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 874 *M.* oder 9,72 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 32 126 985 *M.* oder 4 112 137 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 854 *M.* oder 11,66 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Die 12,00 km lange Strecke Wittenburg-Zarrentin (Theilstrecke der Linie Hagenow-Oldesloe) (vergl. die Mittheilung in Nr. 23 S. 214 d. Ztg.) ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. d. Mts. ist die Bahnstrecke Oberscheld-Nikolausstollen der Scheldethalbahn mit der Haltestelle Nikolausstollen für den Personenverkehr eröffnet worden. Der Personenverkehr beschränkt sich auf die III. Wagenklasse. Die Abfertigung geschieht durch den Zugführer.

Direktionsbezirk Hannover. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover wird die 44,3 km lange Neubaustrecke Geestemünde-Cuxhaven mit den Stationen Lehe (ab Geestemünde 4,1 km), Speckenbüttel (6,8 km), Imsum (11,5 km), Wremen (15,4 km), Mulsum (18,4 km), Dorum (21,4 km), Cappel-Midlum (25,8 km), Spieka (29,3 km), Nordholz (32,0 km), Altenwalde (38,2 km) und Cuxhaven (44,3 km), nebst der 17,6 km langen Zweigbahn Speckenbüttel-Bederkesa mit den Stationen Langen (ab Speckenbüttel 1,6 km), Debstedt (5,7 km), Drangstedt (11,7 km) und Bederkesa (17,6 km) dem Betriebe übergeben werden.

Von den neuen Stationen sind Lehe und Dorum Bahnhöfe III. Klasse, Imsum, Wremen, Cappel-Midlum, Spieka, Altenwalde, Langen, Debstedt, Drangstedt und Bederkesa Haltestellen und Speckenbüttel, Mulsum und Nordholz Haltepunkte. Auf allen Stationen mit Ausnahme der Haltepunkte befindet sich eine Güterabfertigungsstelle. Die Haltepunkte kommen nur für den Personenverkehr und für Reisegepäck in Betracht, die übrigen Stationen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Verkehr mit Eilgütern, Frachtstückgütern, Frachtgütern in Wagenladungen, lebenden Thieren und Leichen; ausserdem für Fahrzeuge, die mit einer festen Rampe für Kopfverladung versehenen Stationen Lehe, Wremen, Dorum, Cappel-Midlum, Drangstedt und Bederkesa.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. d. Mts. sind die Haltepunkte Carspach-Sonnenberg an der Bahnstrecke Altkirch-Pfirt und Eichwald an der Bahnstrecke Mülhausen-Banzenheim-Rhein für den Personenverkehr eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Stollberg-Wüstenbrand neu errichtete Haltepunkt Mittelbach ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Altona. Die an der Bahnstrecke Neumünster-Heide belegene Station Hanerau hat die Bezeichnung „Hademarschen" erhalten.

Direktionsbezirk Essen. Die an der Strecke Essen Rh.-Ueckendorf-Wattenscheid gelegene Station Kray führt zur Unterscheidung von der an der Strecke Essen B. M.-Wattenscheid gelegenen Station Kray Süd fortan die Bezeichnung „Kray Nord".

Nord-Express (London-Ostende-Berlin-St. Petersburg).

Eine sehr wichtige Verbesserung der internationalen Verbindungen zwischen Grossbritannien und Norddeutschland sowie Russland, gelangt in den nächsten Tagen auf der Route Ostende-Köln-Berlin-Königsberg-Eydtkuhnen-St. Petersburg zur Einführung.

Vom 9. d. Mts. an verkehrt wöchentlich einmal ein sehr beschleunigter Luxus-Expresszug, welcher zwischen Paris, Ostende und Eydtkuhnen durchgehende Wagen führt und von dieser Grenzstation ab in einem direkt anschliessenden Russischen Expresszuge seine Fortsetzung nach Petersburg findet. Die von London Sonnabend 10·5 Vormittags über Dover abfahrenden Reisenden finden in Ostende unmittelbaren Anschluss an diesen Expresszug, welcher bereits am selben Tage 11·34 Abends in Köln, am Sonntag 8·40 Vormittags in Berlin und am Montag 3·50 Nachmittags in St. Petersburg eintrifft.

In entgegengesetzter Richtung fährt dieser Zug ab: Von St. Petersburg am Dienstag um 4·55 Nachmittags, von Berlin am Mittwoch um 11·00 Abends, von Köln am Donnerstag um 7·53 Vormittags, und erreicht Ostende am selben Tage, wo ein für diesen Dienst besonders eingestellter Dampfer den Anschluss nach London vermittelt; Ankunft daselbst am Donnerstag 7·30 Nachmittags. Fahrzeit Berlin-London 20½, St. Petersburg-London 51 Stunden.

Obiger, unter dem Namen „Nord-Express" verkehrende Zug ist ausschliesslich aus Schlafwagen und einem Restaurations-Salonwagen zusammengestellt.

Für die Benutzung der Züge ist die Lösung einer Fahrkarte I. Klasse erforderlich und wird ausserdem ein Zuschlag erhoben, der für die Strecke Berlin-Köln 18 *M.*, für die Strecke Berlin-Wirballen 24 *M.* beträgt.

Hessische Ludwigsbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1895 rund 12,71 Millionen (1894 12,33 Millionen) Personen, mit einer Einnahme von 7 679 855 (7 657 518) *M.* befördert; die Frequenz hat sich somit um 3,08 % gehoben, die Einnahme daraus aber nur um 0,53 %. Die Zunahme entfällt zumeist auf den direkten Verkehr, doch haben auch der Lokal- und der Durchgangsverkehr Besserungen aufzuweisen. Der Lokalverkehr allein trug zur Frequenz 83,49 % und zu den Einnahmen 60,87 % bei, während der direkte Verkehr mit 12,30 bezw. 24,49 % betheiligt ist. Im Güterverkehr wurden 5 985 610 (5 567 762) t mit einer Einnahme von 13 429 368 (12 570 738) *M.* befördert; auf den Lokalverkehr entfallen von der Einnahme 21,33 (20,96) %, auf den direkten Verkehr 57,38 (53,77) % und auf den Durchgangsverkehr 26,29 (25,27) %. Befördert wurden an: Kohlen 1 370 000 (1 368 000) t, Steinen 582 000 (493 000) t, Holz 465 000 (478 000) t, Getreide und Mehl 359 000 (305 000) t, Eisen und Stahl 334 000 (294 000) t, Erze und Erden 212 000 (204 000) t, Düngemittel 152 000 (141 000) t, Rüben 136 000 t, Salz 105 000 (95 000) t usw. Während somit im Rohertrage der Personen- und Gepäckverkehr etwa 42 000 *M.* mehr als im Vorjahre geliefert hat, weist der Gütertransport 859 000 *M.* mehr auf. Die gesammten Roheinnahmen übersteigen diejenigen des Jahres 1894 nur um 883 000 *M.* Davon wurden 577 000 *M.* durch Steigerung der Betriebsausgaben absorbirt. Werden von den Einnahmen und von den Ausgaben diejenigen in Abzug gebracht, welche auf Erneuerungsfonds entfallen, so vermindern sich erstere auf 21 996 484 (21 091 262) *M.* und die Ausgaben auf 10 774 778 (10 199 855) *M.* Der Betriebsüberschuss übersteigt den vorjährigen um 233 071 *M.* Hierzu kommen die aus dem Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien zu bestreitenden Ausgaben mit 1 291 584 (1 203 709) *M.*, jedoch abzüglich des Erlöses aus Altmaterial mit 271 959 (193 874) *M.*, so dass aus dieser Quelle 1 019 625 (1 009 835) *M.* dem Betriebsertrage hinzutreten. Ferner trägt der Erneuerungsfonds der vormals garantirten Linien 199 292 (285 386) *M.*, von welchen für ausrangirtes Material 42 336 (75 173) *M.* abgehen, so dass weitere 156 956 (210 213) *M.* dem Ueberschusse hinzutreten. Der Hessische Staat hat nach der neuen Abmachung nur noch 101 931 (126 931) *M.* zuzuschiessen. Die weiter von dem Staate zu leistenden 123 069 *M.* werden dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien überwiesen. Der Reinertrag übersteigt daher den vorjährigen nur um etwa 238 000 Mark, doch sind für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten etwa 46 000 *M.* weniger erforderlich. Die Erhöhung der Dividende von 5 auf 5,45 % verbraucht 503 000 *M.* mehr, so dass der vorzutragende Gewinnrest mit etwa 230 000 *M.* in Anspruch genommen wird. Es betrug:

	1895	1894	1893
		Mark	
der Ueberschuss	10 286 315	9 979 823	10 030 070
aus Erneuerungsfonds . .	1 176 581	1 220 044	1 077 627
Staatszuschuss	225 000	250 000	275 337
Gesammteinnahmen	11 687 897	11 449 868	11 383 034
Staatszuschuss	123 068	123 068	123 068
Davon			
Prioritäten	3 984 753	4 030 987	4 131 445
Dividende	6 098 550	5 595 000	5 315 250
%	5,45	5	4,75
Erneuerungsfonds	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Tantiemen	220 166	209 620	204 810
Pensionskasse	250 000	250 000	250 000
Versicherungsfonds . . .	—	—	50 000
Vortrag	11 359	241 192	308 460

Die Bestände des Erneuerungsfonds erhöhen sich von 3 802 992 auf 3 869 988 *M.* Für die vormals garantirten Linien

wird der Erneuerungsfonds weiter gesondert verbucht; derselbe hat 193 984 ℳ vereinnahmt und 199 292 ℳ Ausgaben getragen, er schliesst ab mit einem Kapitalbestand von 968 925 Mark. Die Erneuerungskosten der übrigen Strecken (einschliesslich der Preussischen) betrugen 1 291 584 gegen 1 314 292 Mark Einnahme. Der Bestand des Erneuerungsfonds dieser Linien erhöht sich demzufolge von 1 417 548 auf 1 440 250 ℳ, derjenige der Preussischen Linien von 1 411 210 auf 1 460 801 ℳ. Für den Erneuerungsfonds der Preussischen Strecken sind die Einnahmen regulativmässig auf 262 048 ℳ berechnet, während sie an den Ausgaben mit 248 462 ℳ partizipiren. Der Ueberschuss von 13 586 ℳ ist der von der Generalversammlung zu beschliessenden Dotation des Erneuerungsfonds zu entnehmen.

Der in der Generalversammlung vom Verwaltungsrath erstattete Bericht bemerkt, dass die Vertheilung des 1895 er Reingewinnes Verhandlungen mit der Hessischen Regierung veranlasst habe. Nachdem seit 39 Jahren die Bestände des Erneuerungsfonds stets zu Investirungen herangezogen waren, event. unter späterer Refundirung, hat vor etwa 10 Jahren die Hessische Regierung dies erstmals bemängelt. Vor $1^1/_2$ Jahren erklärte sich die Regierung mit der Fundirung durch Ausgabe neuer Prioritäten einverstanden, ertheilte dann aber nicht die Ermächtigung zur Emission, sondern verlangte Belegung der Fonds aus dem Gelderlös des Gutleuthofs. Die Verwaltung hielt sich ohne Zustimmung der Generalversammlung hierzu nicht berechtigt, weil der Ueberschuss aus diesem Erlöse Gewinn der Gesellschaft ist, wogegen die Regierung sich sogar zu diesem Zwecke die Genehmigung der 1895 er Bilanz und der Dividendenvertheilung vorbehielt. Nach Ansicht der Verwaltung hat hierüber die ordentliche Generalversammlung für das Betriebsjahr 1896 oder die für die Verstaatlichung zu berufende ausserordentliche Generalversammlung zu entscheiden. Die Regierung widerspricht dem und will, falls die Generalversammlung ihrem Verlangen nicht stattgibt, Dividendensperre eintreten lassen. Die Verwaltung hält diesen Eingriff sachlich und rechtlich unbegründet, zumal im Wormser Vertrage 1,5 Millionen Mark neuer Prioritäten für Betriebsmaterial ausdrücklich zugesagt sind, und die Fonds auch anders gedeckt werden können, z. B. durch die Beamten- und Lagerhäuser (etwa 3 Millionen Mark), glaubt indess sich der Regierung fügen zu müssen, um jede Störung der Beschlussfassung über Gewinnvertheilung und Dividende zu verhüten. Sie proponirte deshalb der Regierung die Belegung der Fonds im Betrage von 2 375 000 ℳ, vorbehaltlich der Zustimmung der Versammlung, aus paraten Geldmitteln zu bewilligen, womit dem Anspruch der Aktionäre am Terrainerlös rechtlich nicht präjudizirt, der betreffende Betrag thatsächlich aber festgelegt wird. Die Regierung hat die von der Generalversammlung erbetene Zusage nicht unbedingt ertheilt, aber in Aussicht gestellt, dass ihre Kommissarien in der Versammlung der Bilanz und Gewinnvertheilung zustimmen würden unter Bedingung, dass die Zustimmnng der Aktionäre zur Belegung der Fonds ohne Einschränkung und vor der Beschlussfassung über die Gewinnvertheilung erfolge, und die Belegung bis 15. d. Mts. bewirkt wird, was die Verwaltung zusagte.

Der Bericht wirft sodann einen Rückblick auf die Verhältnisse, die bisher die Ertragsentwickelung der Ludwigsbahn erschwerten. Die vorgeschlagene Dividende geht zum ersten Male seit 20 Jahren über die bei der Gründung erwartete Minimalrente von 5 % hinaus. Nach 1873 sank das Erträgniss aller Deutschen Bahnen, bei der Ludwigsbahn noch mehr wegen der neuen Linien, für die der Staatszuschuss nicht ausreichte. Dazu kamen die Verbindlichkeiten aus älteren Projekten. Die Lahn-Siegbahn von Frankfurt zum Ruhrgebiet scheiterte wegen der wirthschaftlichen Depression und Verstaatlichungsbestrebungen; der Bau musste auf das Theilstück zur Lahn beschränkt werden, selbst ohne das Stück Mainz-Wiesbaden, und auch dann noch unter fortgesetztem Verkehrsentzuge. Das Projekt Frankfurt-Berlin scheiterte an denselben Hindernissen und damit die selbständige Verbindung ab Frankfurt durch Oberhessen und die lebensfähige Vereinigung mit den Südhessischen Bahnen. Für Frankfurt - Mannheim musste die Hessische Konzession mit einem Nachlass am Staatszuschuss erkauft werden, weil für die Main-Neckarbahn Ertragsrückgang zu erwarten sei. Aber nachher wurde der neuen Linie der Transitverkehr nicht gewährt, und selbst bedeutende Transporte unter Mitwirkung der Main-Neckarbahn entzogen. Noch weit ungünstiger gestaltete sich Babenhausen-Hanau und besonders Erbach-Eberbach, welche Gebirgsbahn nicht mehr als die Betriebskosten bringt, ohne die Verkehre zu bekommen, für die sie als kürzeste Linie berechtigt ist. Diese neuen Verkehrswege seien doch mehr oder weniger entwickelungsfähig und führten den älteren Linien Transporte zu.

Der Verwaltungsrath beruft die Aktionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 3. Juni d. J. Gegenstand der Verhandlung ist das gemeinsame Anerbieten der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Regierung wegen freihändigen Ankaufs der Hessischen Ludwigsbahn und die hierdurch bedingte Auflösung der Gesellschaft.

Ostpreussische Südbahn.

In der am 25. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Direktion bezüglich des Baues und Betriebes von Kleinbahnen in den Kreisen Rastenburg und Sensburg beauftragt, mit Genehmigung des Aufsichtsraths Verträge mit den Kreisen Rastenburg und Sensburg über den Bau und den Betrieb der Kleinbahnstrecken Rastenburg-Wenden-Barten-Skandlack und Wenden-Wolfsdorf-Drengfurt, sowie Rastenburg-Reinsdorf-Rastenburger Stadtwall und Reinsdorf-Hinzenhof, ferner Hinzenhof-Eichmedien-Salpkeim-Kreisgrenze und Rosemb-Pfaffendorf-Sensburg zu schliessen.

Herzogenrath-Sittard.

Am 1. d. Mts. hat die Eröffnung des Betriebes auf dem in Preussen liegenden, 1,374 km langen Theile der von der Niederländischen Südeisenbahngesellschaft in Maastricht erbauten Bahnstrecke Herzogenrath-Sittard stattgefunden.

Verlegung von Personenzügen von der Berliner Stadbahn nach dem Görlitzer Bahnhof in Berlin.

Am 1. d. Mts. sind die über Lübben verkehrenden Personenzüge von der Stadtbahn nach dem Görlitzer Bahnhofe verlegt worden. Zur Vermittelung des Verkehrs von und nach den Stadtbahnstationen sind passende Anschlusszüge nach und von Station Nieder-Schöneweide-Johannisthal, woselbst künftig der Uebergang auf die Fernzüge und umgekehrt stattfindet, vorgesehen worden.

Die Ausgabe direkter Fahrkarten nach den hinter Königswusterhausen gelegenen Stationen erfolgt auf dem Görlitzer Bahnhofe, sowie auf den Stadtbahn-Fernstationen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten und Charlottenburg.

Die Abfertigung des Reisegepäcks, sowie des Expressgutes dagegen findet, weil die über die Stadtgeleise verkehrenden Anschluss-Vorortzüge nach und von Nieder-Schöneweide-Johannisthal keine bahnseitige Gepäckabfertigung ermöglichen, ausschliesslich auf dem Görlitzer Bahnhofe statt.

Kleinbahnen.

Dem Abgeordnetenhause ist eine Nachweisung über die Verwendung des Fünfmillionen-Fonds zugegangen, der in dem Gesetz vom 8. April 1895 zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bereitgestellt worden ist. Danach sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1895/96 insgesammt 2 011 550 ℳ bewilligt worden, wodurch das Zustandekommen von rund 362 km weiterer Kleinbahnen gesichert ist. Die Staatsbeihilfe beträgt mithin auf das Kilometer im Durchschnitt rund 5 600 ℳ. Von jenen 2 011 550 ℳ entfallen auf die Provinzen Brandenburg 258 050 ℳ, Pommern 598 000 ℳ, Sachsen 530 000 ℳ, Hannover 200 000 ℳ und Westfalen 425 000 ℳ. Für 5 Kleinbahnen liegen noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen im Gesammtbetrage von 2 284 513 Mark vor. Ausserdem liegen solche Anträge vor oder stehen noch zu erwarten in nicht weniger als 18 Fällen; die Höhe der gegebenenfalls in Aussicht zu nehmenden Staatsbeihilfen steht in diesen Fällen zahlenmässig aber noch nicht fest.

Kleinbahnen im Regierungsbezirk Wiesbaden.

In der am 24. April d. J. und die folgenden Tage abgehaltenen Sitzung des Kommunallandtags von Wiesbaden wurde beschlossen, den Bau und Betrieb von Kleinbahnen nach den von der Kleinbahnkommission empfohlenen Grundsätzen, welche zum grossen Theil bereits in den Beschlüssen des Kommunallandtags vom Jahre 1894 niedergelegt sind, zu fördern. Bezüglich des Antrags der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft wegen des Baues einer Kleinbahn von Zollhaus nach St. Goarshausen wurde beschlossen, den Landesausschuss zur Betheiligung in Aktien oder Geschäftsantheilen im Betrage von 500 000 ℳ zu ermächtigen, unter Gewährung eines Vorzugsrechts für die Betheiligung der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Höhe von 2 280 000 ℳ und unter den von der Kleinbahnkommission empfohlenen Bedingungen.

Ferner wurde beschlossen, dem Dillkreise zu den Grunderwerbskosten für die Eisenbahn Herborn - Weidenhausen einen Zuschuss von 60 000 ℳ und dem Kreise Biedenkopf einen solchen von 40 000 ℳ zu bewilligen. Der Antrag des Abg. Dr. Meister auf Einstellung von 15 000 ℳ Zuschuss zu den Grunderwerbskosten für die Eisenbahn Homburg - Friedberg wurde von dem Antragsteller zurückgezogen.

Kleinbahn Voldagsen-Duingen.

Der Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Waechter zu Hannover, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Bahnhofe Voldagsen der Eisenbahn Elze-Hameln nach Duingen beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Strassenbahnen.

Coblenzer Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der auf den 22. d. Mts. einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über Vergrösserung des Unternehmens und Einführung des elektrischen Betriebes.

Frankfurter Tramwaygesellschaft. Aus dem Geschäftsbericht für 1895 entnehmen wir folgendes: Der Verkehr weist diesmal eine sehr beträchtliche Steigerung auf. Die Zahl der beförderten Personen ist von rund 16,25 auf 21,5 Millionen, also um etwa 5,25 Millionen gestiegen, d. i. beinahe um den dritten Theil, was der Bericht auf das im Gegensatz zum Vorjahre gute Sommerwetter zurückführt. Umgerechnet auf Francs (zu 123) stellen sich die Gesammt-Roheinnahmen auf 2 693 066 Frcs. (1894 2 549 430 Frcs.), die Ausgaben auf 2 038 296 (1 972 742) Frcs., so dass als Betriebsüberschuss 654 770 (576 688) Frcs. verbleiben. Die Dividende wird unverändert mit 12,5 % für die Aktien bezw. 7,5 % für die Genussscheine vorgeschlagen. Die unvertheilten 32 627 Frcs. wachsen dem Konto „Gewinnvorträge" zu, die ausschliesslich den Aktionären gehören und sich damit auf 121 025 Frcs. erhöhen. Das für die Festsetzung der Annuität im Falle des Rückkaufs zu Grunde zu legende Erträgniss berechnet sich für 1895 auf 13,707 % gegen 12,586 % in 1894. Aus Fahrscheinen sind 1 952 352 (1 850 746) *M* vereinnahmt worden, wozu noch 225 920 (217 852) *M.* für Abonnements kommen.

Stettiner Strassenbahn. In der am 28. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht für 1895 genehmigt und die Dividende auf 3 % festgesetzt.

Strassenbahnprojekte.

Die Erlaubniss zum Bau einer elektrischen Strassenbahn von Spandau bis zum Ringbahnhof Wedding in Berlin ist von dem Maurer- und Zimmermeister Oskar Peucker in Moabit beim Regierungspräsidenten in Potsdam und den zuständigen Lokalbehörden nachgesucht worden. Gleichzeitig hat die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft das Konzessionsgesuch wegen Weiterführung der Spandauer elektrischen Strassenbahn über den Spandauer Bock nach Westend eingereicht.

Aus Frankreich.

Die Betriebsverhältnisse der Linie Amiens-Rouen.

Bei Erlass des Gesetzes vom 2. Mai 1855, welches die gegenwärtige Einrichtung der grossen Netze einweihte, kam — wie wir dem „Journal des transports" entnehmen — zum ersten Male amtlich die Linie Amiens-Rouen in Frage. Der Gesetzentwurf, betreffend die Verschmelzung der verschiedenen Linien des Westens und die Konzessionirung des so gebildeten Netzes an eine neue Gesellschaft, wurde zu Anfang 1855 vom gesetzgebenden Körper einem Ausschuss überwiesen, der sich für den Entwurf aussprach und zugleich verschiedene, in nächster Zukunft herzustellende Linien, u. a. diejenige von Rouen nach Amiens der Sorge der Kaiserlichen Regierung empfahl. Die Verträge von 1859 berücksichtigten diesen Wunsch; die Hauptlinie Rouen-Amiens sollte 115 km und die Zweigbahn nach Clèves, welche die nothwendige Ergänzung bildet, 16 km lang sein, sodass sich eine Gesammtlänge von 131 km ergibt. Die Linie schien keine sofortigen Vortheile zu versprechen, sondern eine Zukunftslinie zu sein; man nahm sie daher in das zweite Netz auf und theilte davon $^1/_3$ der West- und $^2/_3$ der Nordbahn zu. Die erstere erhielt also 39 km der Haupt- und 5 km der Zweiglinie, letztere 76 km der Haupt- und 11 km der Zweiglinie. Gemäss der Verordnung vom 11. Juni 1859 fand die Eröffnung am 18. April 1867 statt.

Die Theilung unter die beiden Gesellschaften, wie sie durch die Verträge von 1859 stattgefunden hatte, konnte für den Bau und zur Noth für die Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn, aber nicht für deren Betrieb aufrecht erhalten werden. Schon bei Beginn des Baues wurde daher durch Vertrag vom 27. Dezember 1862 festgesetzt, dass die Nordbahn den Betrieb allein zu führen habe; am 20. August 1874 umgearbeitet, bildet dieser Vertrag noch jetzt die Grundlage des Verhältnisses der beiden Gesellschaften. Der Vertrag von 1862 bezw. 1874 befreite die Westbahn von der Verpflichtung, für die Linie Amiens-Rouen Fahr- und andere Betriebsmittel zu beschaffen; nun bilden aber gerade diese Betriebsmittel dem Staate ein Pfand für die Erstattung der auf Grund der Zinsengewähr geleisteten Vorschüsse. Ein Ministerialerlass vom 7. August 1894 wies daher darauf hin, dass die Art. 8 und 9 des Vertrages vom 20. August 1874 nicht den Bestimmungen des ursprünglichen Vertrages entsprächen; denn letzterer bestimmte, dass die Nordbahn mit $^2/_3$, die Westbahn mit $^1/_3$ am Anlagekapital und am Ertrage betheiligt sein soll. Der Vertrag von 1874 dagegen weist die Ausgaben für Fahrbetriebsmittel, sowie für Ausstattung der Werkstätten und Bahnhöfe ausschliesslich der Nordbahn zu.

Die beiden Gesellschaften haben daher am 23. Oktober 1895 einen Vertrag geschlossen, nach dem die Nordbahn auch ferner die Fahrbetriebsmittel und die Ausstattung liefert, die Westbahn aber $^1/_3$ zu den von der Nordbahn verauslagten Kosten beiträgt und damit Eigenthümerin von $^1/_3$ der Betriebsmittel wird. Bezüglich der Ausstattung der Bahnhöfe bot die Berechnung der Kosten keine Schwierigkeit, dagegen musste man bezüglich der Fahrbetriebsmittel und der Werkstättenausstattung, die von der Nordbahn nicht gesondert für die Linie Amiens-Rouen beschafft sind, nach einem gedachten Verhältniss die Berechnung eintreten lassen.

Die Pariser Stadtbahn.

Der vom Pariser Gemeinderath eingesetzte Stadtbahnausschuss hat anfangs April zunächst beschlossen, dass die Berlier'sche unterirdische Röhren-Strassenbahn vom Vincenner nach dem Boulogner Gehölz unabhängig von der Stadtbahn zu genehmigen sei. Alsdann hat der Ausschuss dem Gemeinderath folgende von diesem angenommene Beschlüsse zur Genehmigung empfohlen: Art. 1. Der Seinepräfekt wird eingeladen, im Namen der Stadt mit dem Staate zu unterhandeln und dem Gemeinderath einen auf folgenden Grundlagen aufgestellten Vertragsentwurf vorzulegen: a) Anerkennung der städtischen Eisenbahnen, welche die Stadt Paris gemäss dem Gesetz vom 11. Juni 1880 beschliessen sollte, als Lokalbahnen; b) die Genehmigung der Verlängerungsbauten der Sceaux-Eisenbahn über den Medicisplatz hinaus, sowie der Eisenbahn von der Invalidenesplanade nach dem Orléansbahnhof wird erst nach einem günstigen Gutachten des Gemeinderaths ertheilt; c) der Gemeinderath gibt nach Einsicht der bei der öffentlichen Umfrage vorgebrachten Bemerkungen seine Zustimmung und ein günstiges Gutachten bezüglich Ausführung der Linie Courcelles-Marsfeld gemäss dem von der Westbahn aufgestellten Entwurf. Art. 2. Der Seinepräfekt wird eingeladen, zum Zwecke des Gesetzes, betreffend die Gemeinnützigkeitserklärung, die öffentliche Umfrage über den Stadtbahnentwurf, dessen Richtungslinie, Längsschnitt und Beschreibung dem Beschlusse angehängt sind, einzuleiten.

Der Stadtbahnausschuss hatte als allgemeine Gesichtspunkte aufgestellt, dass das Stadtbahnnetz umfassen solle: 1. eine Ringlinie über die Aussenboulevards, 2. eine west-östliche Querlinie durch die Réaumurstrasse, und 3. eine nord-südliche Querlinie. Ausserdem sollte das Netz schmalspurig sein, von der Stadt direkt gebaut, elektrisch betrieben und der Betrieb verpachtet werden. Diesen Gesichtspunkten entspricht der von den städtischen Ingenieuren unter Leitung des Stadtbaudirektors, Generalinspektors Huet aufgestellte, dem obigen Beschlusse angehängte Entwurf (der in Nr. 31, S. 281 d. Ztg. wiedergegebene Entwurf ist lediglich eine private schriftstellerische Arbeit). Die Ringlinie trennt sich vom Aussenboulevard am Ende des Menilmontantboulevard, um über die Philippe Augusteavenue und den Diderotboulevard nach dem Platz der Nation zu gehen; sie überschreitet die Seine auf der östlichen Seite auf der Austerlitzbrücke, um auf das rechte Ufer überzugehen und über den Hospitalboulevard den Aussenboulevard am Italienischen Platz zu gewinnen. Der Uebergang vom rechten zum linken Seineufer erfolgt im Westen bei der Passy-Fussgängerbrücke am Ende des Grenelleboulevard; die Linie erreicht, der Franklinstrasse und der Kleberavenue folgend, die Aussenboulevards wieder am Sternplatz. Die Gesammtlänge der Ringlinie beträgt 23,120 km, von denen 6,480 km im Tunnel, 7,860 km im Einschnitt und 8,780 km auf Unterbau als Hochbahn liegen.

Die west-östliche Querbahn geht vom Maillotthor aus und, nachdem sie auf etwa 2 km die Ringlinie benutzt hat, folgt sie dem Courcellesboulevard, der Konstantinopler- und der Römerstrasse, dem Haussmannboulevard, der Auberstrasse, der Strasse des 4. September, der Réaumur-, Turbigo- und Tempelstrasse, geht unter dem Saint Martinkanal hindurch und endigt am Ende der Avenue der Republik mit einem doppelten Anschluss an die Ringlinie; Anschlüsse sind gleichfalls auf dem Sternplatz und unter der Römerstrasse vorgesehen. Die nord-südliche Querlinie geht vom Clignancourtthor aus, folgt dem Ornano-, Barbès-, Magenta-, Strassburger und Sebastopoler Boulevard, sowie der Turbigostrasse, führt in die Markthallen und die Handelsbörse, Louvrestrasse, geht unter der Seine durch und erhebt sich in der Verlängerung der Rennesstrasse;

sie folgt dann der Rennesstrasse und dem als vollendet vorausgesetzten Raspailboulevard bis zur Ringlinie, die sie bis zum Denfert Rochereauplatz, Orléansavenue, benutzt und endlich am Orléansthor endigt. Diese beiden Linien sind übrigens vollkommen unterirdisch.

Es ist im wesentlichen der bereits im Jahre 1891 bei Gelegenheit des Entwurfs Eiffel und im Jahre 1895 aus Anlass des vom Minister der öffentlichen Arbeiten Barthou vorgelegten Entwurfs vom Gemeinderath beschlossene Plan. Als Spurweite ist diejenige von 1 m vorgesehen. Die Breite der Wagenkasten ist mit 1,90 m, ihre Höhe mit 3 m begrenzt; doch soll der Querschnitt überall eine freie Höhe von 4,40 m bieten. Zwischen den auf zwei verschiedenen Geleisen stehenden Wagen soll ein Spielraum von 1 m, zwischen den Wagen und den Seiten-Kunstbauten ein solcher von 0,60 m und zwischen den Wagen und den oberen Kunstbauten ein solcher von 0,50 m sein. Der Entwurf sieht auf gewissen Strecken einen Verkehr von 24 und selbst 32 Zügen in der Stunde vor; die Zugförderung erfolgt durch Elektrizität und es sind desshalb Längsneigungen von 20 bis 30, ja selbst 40 mm auf 1 m zugelassen. Die Baukosten sind für die 41,21 km des Gesammtnetzes auf 122 947 350 Frcs. veranschlagt, also auf 2 983 425 Frcs. für 1 km; davon entfallen 88 000 000 Frcs. auf den Unterbau, 4 800 350 Frcs. auf den Oberbau, 10 926 000 Frcs. auf Betriebsmittel, 15 221 000 Frcs. auf die Triebkraft und 4 000 000 Frcs. auf den Grunderwerb. Die Betriebskosten werden auf 1,25 Frcs. für das Zugkilometer (Zugförderung, Unterhaltung der Betriebsmittel, Unterhaltung der Geleise, Signaldienst usw.) veranschlagt, während die Stationskosten mit je 20 000 Frcs. für jede Station berechnet sind. Im ganzen sind die Betriebskosten auf 15 Millionen Francs angenommen; um diese Summe zu decken, bedarf es bei einer durchschnittlichen Einnahme von 0,20 Frcs. für den Reisenden eines jährlichen Verkehrs von 75 Millionen Personen. Es müssen dazu bei einer durchschnittlichen Besetzung von 67 % jährlich 111 006 720 Plätze bewegt werden. Man gibt sich der Hoffnung hin, dass der Verkehr viel bedeutender sein und allmählich eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals ergeben wird.

Betriebseröffnungen.

Von der im Herault-Departement gelegenen Lokalbahn Montpellier-Rabieux ist am 15. März d. J. die Strecke Gignac-Rabieux (10,4 km) mit den Zwischenstationen Saint André de Sangonis und Ceyras Saint Félix dem Betriebe übergeben worden.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 unter Vorbehalt konzessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Etampes über Méréville, Sermaises, Pithiviers und Boynes nach der Linie Argent-Beaune la Rolande ist für gemeinnützig erklärt worden und gemäss dem Vertrage vom 17. Juni 1892 endgültig konzessionirt. Die Departements Loiret und Seine et Oise haben sich durch Beschluss vom 22. August 1894 bezw. vom 27. April 1895 erboten, an den Staat eine Beihilfe in Höhe der für den Grunderwerb aufzuwendenden Kosten zu leisten, da der Staat für die bezüglich des Grunderwerbs zweigeleisigen Strecken eine feste kilometrische Beihilfe von 1 000 Frcs. zu zahlen hat. Ausserdem hat sich das Departement Seine et Oise zu einer baaren Beihilfe von 140 000 Frcs. verpflichtet.

2. Die vom Departement der oberen Loire der Stadt le Puy konzessionirte und von dieser durch Vertrag vom 4. Oktober 1895 an Pierre Farigoule weiter vergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn von Espaly Saint Marcel über le Puy nach dem Dorfe Brives Charensac nebst Anschluss in le Puy an den Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist für gemeinnützig erklärt worden.

3. Die durch Vertrag vom 25. Oktober 1895 vom Loiredepartement der Stadt Saint Etienne konzessionirten und von dieser am gleichen Tage an Grammont und Faye weiter vergebenen, für Personen- und Güterverkehr bestimmten elektrischen Strassenbahnen 1. vom Dorianplatz nach dem Rond Point, 2. von Châteaucreux nach la Rivière mit Zweigbahn nach Bellevue, 3. vom Dorianplatz nach la Badouillère, 4. Fabrikzweigbahn von Bérard, 5. Fabrikzweigbahn von Villeboeuf, und 6. Fabrikzweigbahn der Nationalbrauerei sind durch Verordnung vom 24. März d. J. für gemeinnützig erklärt worden.

4. Die durch Vertrag vom 30. März 1895 vom Girondedepartement der Société générale des chemins de fer konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Bordeaux nach Camarsac ist für gemeinnützig erklärt worden.

Dampfstrassenbahnen des Deux Sèvres-Departements.

Die Compagnie française des voies ferrées économiques hat zum Bau und Betrieb der ihr durch Verordnung vom 4. August 1895 im Departement Deux Sèvres konzessionirten oder später zu konzessionirenden Dampfstrassenbahnen die Société des tramways à vapeur des Deux Sèvres gebildet. Der Gesellschaftssitz der neuen Gesellschaft ist in Parthenay, Donjonplatz Nr. 12; der Verwaltungssitz in Paris, Lafayettestrasse Nr. 3 (Gesellschaftssitz der Gründerin). Die Dauer der Gesellschaft beträgt 65 Jahre. Das Grundkapital ist auf 1 500 000 Frcs. festgesetzt, zerfällt in 3 000 Antheilscheine von je 500 Frcs. und ist von der Gründerin mit 25 % eingezahlt. Von den Reinerträgen fliessen zunächst 5 % in die Rücklagen, bis diese $^1/_{10}$ des Grundkapitals betragen; alsdann erhalten die Antheilhaber 4 % Gewinn, während von dem Rest 10 % dem Verwaltungsrath, 5 % dem bevollmächtigten Verwalter, 15 % den Beamten als Belohnung und 70 % den Antheilhabern zustehen.

Die Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 29. März d. J. folgendes Rundschreiben an die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes erlassen:

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erfordert gebieterisch, dass die Beamten, welche mit den auf diese Sicherheit Bezug habenden Diensten betraut sind, nicht zu einer übermässigen Arbeit gezwungen werden, die geeignet ist, ihre Aufmerksamkeit zu vermindern. Von diesem Gesichtspunkt hat sich die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in ihren Erlassen, betreffend die tägliche Arbeitszeit der Beamten, leiten lassen, und zwar in dem Rundschreiben vom 3. Mai 1864 bezüglich der Weichensteller, in den Rundschreiben vom 24. April 1891, 25. April 1892 und 4. Mai 1894 bezüglich der Lokomotivführer und -Heizer und in dem Rundschreiben vom 6. November 1894 bezüglich der Vorsteher der mit Signalen versehenen Stationen. Der Minister legt besonderen Werth darauf, dass diese Vorschriften regelmässig beachtet werden; die Aufsichtsbeamten aller Grade, besonders die Bergwerksaufseher und die Verwaltungs-Aufsichtskommissare, denen gerade diese Aufgabe zufällt, haben deren Ausführung zu überwachen und etwaige Uebertretungen festzustellen. Besonders ist es nothwendig, die Dienststunden eines jeden Beamten an einem gut sichtbaren Ort durch Anschlag bekannt zu machen, damit sich die Aufsichtsbeamten und die Bediensteten selbst über die ihnen auferlegte Dienstzeit unterrichten können.

Verschiedenes.

Acetylenbeleuchtung: Verfahren zum Füllen der Gasbehälter.

Am 24. April d. J. fand auf der Strecke Zürich-Bern die Probe eines mit Acetylen beleuchteten Personenwagens der Vereinigten Schweizer Bahnen statt, bei welcher die Direktionen der Schweizerischen Hauptbahnen durch ihre technischen Mitglieder, sowie auch das Eisenbahndepartement vertreten waren. Die Beleuchtung fand allseitig grossen Beifall durch ihre Fülle und die dem elektrischen Bogenlicht ähnliche Farbe des Lichtes und das ruhige Brennen.

Die Füllung des Gasbehälters geschieht nach einem von dem Maschineningenieur der Vereinigten Schweizer Bahnen, Kühn, aufgestellten Verfahren, welches für die Acetylenbeleuchtung grossen Vortheil bietet und sehr geringe Einrichtungskosten verlangt. Es seien hier noch einige Vergleichszahlen mitgetheilt, welche auf Messungen in der Praxis beruhen:

1 kg Calciumcarbid ergibt ca. 250 l Acetylen.

Für 1 Kerzenstärke konsumirt die Acetylenflamme 0,7 l pro Stunde bei Flammen von 20—30 Kerzenstärken, bei kleinern Flammen etwas mehr.

Da bei komprimirtem Oelgase pro Kerzenstunde ca. 3,5 l Gas konsumirt werden, erhält man aus gleichen Volumen Acetylen die fünffache Lichtmenge, wie aus Oelgas.

Bei dem heutigen Preise des Calciumcarbid von 50 Frcs. pro 100 kg, der sich schwerlich lange auf dieser Höhe halten wird, stellt sich der Preis pro 1 m³ Acetylen auf 2 Frcs.

Da 1 m³ Acetylen gleiche Lichtmenge enthält, wie 5 m³ komprimirtes Oelgas, so würden beide Beleuchtungen gleich theuer sein bei einem Gaspreise von 40 Cts. = 32 ₰ pro 1 m³. Gegenüber dem Preise von 1 ℳ, um den die Eisenbahnverwaltungen sich den Kubikmeter Gas gegenseitig abgeben, würde das Acetylenlicht nur den dritten Theil als Oelgaslicht kosten.

Es ist noch zu bemerken, dass beim Preise des Acetylen kein Arbeitslohn eingerechnet ist, weil bei dem angewandten Herstellungs- und Füllungsverfahren der Aufwand an Arbeit nicht grösser ist, als der bei der Abgabe des komprimirten Oelgases an die Wagen für gleiche Lichtmengen erforderliche, welcher im Preise des Oelgases ebenfalls nicht enthalten ist, daher sich ausgleicht. Das Acetylen bietet somit, gegenüber dem Oelgas, den Vortheil, dass bei gleichem Gewichte der Beleuchtungseinrichtung die fünffache Lichtmenge mitgeführt werden kann (bei gleichem Füllungsdruck, dessen allfälliger Erhöhung indessen nicht, wie bei Oelgas, eine Abnahme der Lichtstärke entgegensteht) und in den meisten Fällen eine wesentliche Kostenersparniss erzielt werden wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Am 2. Mai d. J. wird die Theilstrecke Anklam-Bugewitz unserer Neubaustrecke Anklam-Leopoldshagen, mit den Haltestellen Bargischow, Auerose, Rosenhagen, Bugewitz Dorf und Bugewitz Gut, für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Friedland i/Meckl., den 1. Mai 1896.
Direktion. (875)

2. Eröffnung von Stationen.

Neuer Haltepunkt im Direktionsbezirk Breslau. Am 15. Mai d. J. wird der an der Nebenbahnstrecke Freystadt Ndr.-Schl.-Sagan zwischen Nieder-Herwigsdorf und Küpper gelegene Haltepunkt Hertwigswaldau für den Personenverkehr eröffnet.

Bei demselben werden alle auf genannter Strecke verkehrenden Züge nach Bedarf anhalten.

Gepäckabfertigung findet in Hertwigswaldau nicht statt.

Breslau, den 1. Mai 1896. (876)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezug auf die Veröffentlichung vom 11. v. Mts. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der Betrieb der Elzthalbahn Denzlingen-Waldkirch am 22. d. Mts. auf der ganzen Strecke wieder aufgenommen worden ist.

Karlsruhe, den 29. April 1896. (877)
Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die Station Kirchheim b. H. wird auf 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 30. April 1896. (878)
Generaldirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil IIa Heft 1 (Verkehr mit Baden) tritt am 15. Mai d. J. der I. Nachtrag, Taxen für Kirchheim enthaltend, in Kraft.

Exemplare desselben sind von den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 25. April 1896. (879)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 16. März d. J. wird mitgetheilt, dass die Einführung der Nachträge zu den Heften 4a, 4b, 8b und 9b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs (Verkehr Belgien-Hessische Ludwigsbahn, Bezirk Frankfurt a/M. und Main-Neckarbahn), sowie die Aenderung der Sätze der Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen im Kohlentarif Belgien-Main-Neckarbahn auf den 1. Juni d. J. verschoben worden ist.

Strassburg, den 30. April 1896. (880)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr (Basel und Schaffhausen) über Lindau-Romanshorn. Am 15. Juli 1896 treten die im Nachtrage I zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für baumwollene Garne, rohe, ausser Kraft. Dergleichen Sendungen werden künftig zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 oder B abgefertigt.

Dresden, den 29. April 1896. (881)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Die im Nachtrag XVI zum Heft III (A) des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Gütertarifs enthaltenen Tarifkilometer für die Station Heidingsfeld der Badischen Staatsbahn gelten auch für die gleichnamige Station der Bayerischen Staatsbahn.

Köln, den 1. Mai 1896. (882)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 15. Mai l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neu einbezogene Stationen sowie Aenderungen und Berichtigungen. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 29. April 1896. (883)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Russischer Gütertarif. Im Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Tariftabelle V und VI, Seite 284 und 356 des Tarifs, werden die Frachtsätze der Station Charkow der Charkow-Nikolajew Eisenbahn in der Normalklasse III mit Gültigkeit vom 4./16. Juni 1896 alten/neuen Stils von 3,47 Rbl. auf 3,77 Rbl. erhöht.

Bromberg, den 27. April 1896. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt im Verkehre zwischen Kulmbach und München C. B. einerseits und mehreren Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung von getrockneten Malztrebern in Wagenladungen zu 10 000 kg zur Einführung.

Zugleich kommen die im vorbezeichneten Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen, betreffend die von der Beförderung auf dem Bodensee ausgeschlossenen Gegenstände und betreffend die Bedingungen für die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, in Wegfall. Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Dienststellen zu erhalten.

München, im April 1896. (885)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. von Russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 20 März/1. April 1895 ist mit Gültigkeit vom 20. April/2. Mai d. J. der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen, Abänderung von Bahnbenennungen, Aufnahme neu eröffneter Stationen (Strecke Charkow-Balaschow etc.) und Berichtigungen. Druckexemplare sind bei unserer hiesigen Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof zum Stückpreise von 25 ₰ käuflich zu haben.

Direktion. (886H&V)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 treten im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) anderweite ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Strecken Wollstein-Schebitz, Lissa-Kosten, Lissa-Jarotschin, Lissa-Ostrowo, Jarotschin-Zduny, Jarotschin-Pitschen in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 30. April 1896. (887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Die in dem vorbezeichneten Tarife vom 15. Mai l. J. enthaltenen Frachtsätze für Grubenholz (Ausnahmetarif D) im Verkehre mit Neuberun, Station der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz kommen mit dem 20. Juni l. J. zur Aufhebung. Die auf Seite 54 und 71 des Tarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes D für Neuberun sind demgemäss zu streichen.

Breslau, den 1 Mai 1896. (888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Am 1. Mai 1896 erscheint zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif der Nachtrag II. Derselbe enthält ausser bereits früher bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen:

1. Entfernungen für die Stationen Wittenhagen (Direktionsbezirk Stettin) und Zepernick (Direktionsbezirk Berlin);
2. Entfernungen für die Verkehrsstellen der Neubaustrecken Benau-Christianstadt, Schönau a. Katzbach-Ober-Kauffung und Lissa i. P.-Wollstein, sowie für die Stationen Dachowo, Glowno (Direktionsbezirk Posen) und Voigtsdorf (Direktionsbezirk Breslau). Die Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Hartliebsdorf-Hermsdorf, Bad und Lauban-Marklissa, sowie die unter I. b. 4. des Nachtrages aufgenommenen Entfernungsabkürzungen gelten erst vom Tage der vollständigen Betriebseröffnung dieser Strecken;
3. ermässigte Entfernungen infolge Eröffnung der Gesammtstrecke Lissa i. P.-Wollstein:
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 für Holz und 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen;
5. Aenderung des Umkartirungstarifs und
6. sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,45 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 27. April 1896. (889)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. gelangt zu dem Gütertarif Basel Centralbahnhof im Verkehr mit den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, den Bodenseeuferstationen sowie der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn der I. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, über welche unser Gütertarifbüreau sowie die Güterdienststellen nähere Auskunft ertheilen. Für Steine des Spezialtarifs II von Basel nach Waldshut ist der Frachtsatz von 34 auf

36 ₰ für 100 kg erhöht worden. Der bisherige billigere Frachtsatz bleibt noch bis 15. Juni in Kraft.
Karlsruhe, den 1. Mai 1896. (890)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Artikel Harz, wie in der allgemeinen Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil I) unter Spezialtarif I genannt, bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen von Ludwigshafen a/Rhein nach Würzburg transit über Mannheim-Mosbach ein Ausnahmefrachtsatz eingeführt. Näheres hierüber ist bei den Güterverwaltungen Ludwigshafen a/Rhein, Würzburg und Mannheim zu erfahren.
Karlsruhe, den 1. Mai 1896. (891)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Dachschiefer in Ladungen von mindestens 10000 kg von den Stationen Brachbach, Carden, Cattenes, Cochem, Eiserfeld, Fischbach, Fredeburg, Gleidorf, Kaisersesch, Kirn, Laubach-Müllenbach, Martinstein, Mayen-Ost, Moselkern, Oberstein, Raumland-Berleburg, Ruwer, Schmallenberg, Schweich, Simmern, Traben-Trarbach und Waldrach der Königlich Preussischen Staatsbahnen nach den Stationen Alt- und Neugersdorf, Bärenstein bei Weipert, Bodenbach, Chemnitz, Colditz, Dahlen, Döbeln, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), Dresden-König Albert-Hafen, Dresden-Elbkai (Altstadt und Neustadt), Klingenthal, Klosterbuch, Lausigk, Leisnig, Oelsnitz im Erzgebirge, Reichenberg, Schandau, Tetschen, Warnsdorf und Weipert der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, sowie nach der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die vorgenannten Stationen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 30. April 1896. (892)
Königliche Generaldirektion
der Sächischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Hessischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer und Mitteldeutscher Privatbahn-Verkehr. Die Vorschrift in den Ausnahmetarifen 6 bezw. 6a oder b der Gütertarife für die vorbezeichneten Verkehre, wonach die Anwendung der Ausnahmetarife für Braunkohlenkoks (auch Grudekoks genannt) bei Gestellung von Wagen von 15 t und höherem Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab aufgehoben.
Erfurt, den 28. April 1896. (893)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. Zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf wird mit Gültigkeit vom 20. April alten/1. Mai neuen Stils 1896 der Nachtrag V herausgegeben. Derselbe enthält anderweite, theilweise gering ermässigte, theilweise gering erhöhte, erst vom 3/15. Juni 1896 ab in Kraft tretende Frachtsätze im Verkehr der auf den Seiten 2 und 3 des IV. Nachtrags bezeichneten Stationsverbindungen. Abzüge des Nachtrags V sind auf den Verbandstationen zu haben.
Bromberg, den 25. April 1896. (894)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Für den Verkehr der Pfälzischen Stationen der Linie Rohrbach bei Landau-Klingenmünster mit Bensheim, Darmstadt Hauptbahnhof und Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (M. N. B.) gelangen am 1. Mai d. J. ermässigte Frachtsätze für Obst zur Einführung. Näheres bei den Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 29. April 1896. (895)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif. Am 1. Mai d. J. gelangen die Nachträge I zu den Heften 4 und 5 des vorgenannten Gütertarifs zur Einführung. Dieselben enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen,
2. Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen,
3. Aenderungen des Kilometerzeigers,
4. Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Entfernungen und Frachtsätze
   a) für neu einbezogene Stationen der Preussischen Staatsbahnen,
   b) für die Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn,
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
6. Berichtigungen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 1. Mai d. J. ab die betheiligten Dienststellen.
Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Juni 1896 zur Einführung.
Erfurt, den 28. April 1896. (896)
Königliche Eisenbahndirektion
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Die Vorschrift in dem Ausnahmetarif 6 des oben bezeichneten Tarifs, wonach die Anwendung der Ausnahme - Frachtsätze für Braunkohlenkoks (auch Grudekoks genannt) bei Gestellung von Wagen von 15 t und höherem Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab aufgehoben.
Berlin, den 29. April 1896. (897)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung, durch welchen die Frachtsätze für lebende Thiere in Wagenladungen theilweise ermässigt werden. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.
Aufgehoben werden durch den neuen Tarif:

1. der Vieh- etc. Tarif zwischen Stationen der diesseitigen Bahn und denen der Lübeck - Büchener und Eutin-Lübecker Bahn vom 1. Oktober 1890,
2. der Vieh- etc. Tarif der Mecklenburgischen Südbahn etc. vom 1. Oktober 1888 bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn,
3. der Nord-Ostsee-Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. August 1893 bezüglich des Verkehrs zwischen diesseitigen und Lübeck-Büchener Stationen.

Der neue Tarif ist durch die Verbandsstationen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu beziehen.
Schwerin, den 30. April 1896. (898)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zum Anhang zum Gruppentarif II, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen der Nachtrag V in Kraft, welcher die Aufnahme der an den Neubaustrecken Lauban - Marklissa des Direktionsbezirks Breslau und Wollstein-Blotnik des Direktionsbezirks Posen gelegenen Stationen, der neu eröffneten Stationen bezw. Haltestellen Ober-Kauffung, Pilgramsdorf und Voigtsdorf des Direktionsbezirks Breslau, der Station Glowno und Haltestelle Wirschkowitz des Direktionsbezirks Posen, sowie neue ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Posen und Ergänzungen enthält.
Die Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Lauban - Marklissa, sowie nach Pilgramsdorf kommen vom Tage der Betriebseröffnung, welche am 15. Mai d. J. erfolgt, zur Anwendung.
Druckabzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.
Kattowitz, den 29. April 1896. (899)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 20. Mai l. J. wird die Station Brcka in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen etc. einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 20. September 1891 einbezogen.
München, im April 1896. (900)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr; Tarif vom 1. Juni 1896. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung gl. Betr. in der Vereinszeitung No. 28 vom 4. April l. J. wird bekannt gegeben, dass die seitherigen Kohlenausnahmetarife noch bis 1. Juli 1896 in Kraft bleiben, da der neue Ausnahmetarif erst mit dem genannten Tage zur Einführung gelangt.
München im April 1896. (901)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Der in der Vereinszeitung No. 22 vom 14. März 1896 publizirte Nachtrag V gelangt nicht am 1. Mai l. J., sondern erst am 1. Juni 1896 zur Einführung.
München, im April 1896. (902)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1896 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der II. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten

Stelle um den Preis von 20 Pfennig für das Stück bezogen werden kann.

München, im April 1896. (903)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hostenbach (Reichsbahnen in Elsass-Lothringen) in die Ausnahmetarife für Eisen- und Stahlwaaren, sowie Façon- und Roheisen der Abtheilungen A und B des Tarifes einbezogen. Näheres ist bei den Dienstesstellen zu erfragen.

München, im April 1896. (904)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt im Verkehre zwischen Kulmbach und München C. B. einerseits und einigen Stationen des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung von getrockneten Malztrebern in Wagenladungen zu 10 000 kg zur Einführung. Zugleich kommen die im vorbezeichneten Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen, betreffend die von der Beförderung auf dem Bodensee ausgeschlossenen Gegenstände und betreffend die Bedingungen für die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, in Wegfall.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Dienststellen zu erhalten.

München, im April 1896. (905)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. wird die Station Ingolstadt Lokalbahnhof in den Ausnahmetarif 14 für Mehl einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, im April 1896. (906)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 gelangt der Nachtrag V zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

München, im April 1896. (907)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Gütertarifen Basel Bad. Bahnhof loko und transit-Mittel- und Westschweiz erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai 1896 je ein Nachtrag (der VII. bezw. VI.), welcher von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann und über dessen Inhalt die genannte Stelle und die Gr. Güterverwaltung Basel Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 29. April 1896. (908)

Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-Hessischer und Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Die Bestimmung, wonach die Anwendung des in den oben bezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarifs 6a für Braunkohlenkoks bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen geknüpft ist, kommt vom 1. Mai d. J. ab in Wegfall.

Hannover, den 29. April 1896. (909)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe I. Berlin-Nordostdeutscher Verkehr, Ostdeutscher Verkehr. Mit dem 1. Mai d. J. wird in den vorbezeichneten Verkehren in den Ausnahmetarifen 6 bezw. 6b die Bestimmung aufgehoben, nach welcher für Braunkohlenkoks (auch Grudekoks genannt) der Frachtberechnung zu den Sätzen dieser Ausnahmetarife mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde zu legen ist.

Bromberg, den 28. April 1896. (910)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Aufhebung des Uebernahmetarifes für Getreide etc. von Stationen der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn nach Genf transit (für Frankreich). Der vom 10. August 1883 gültige Uebernahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn und Genf transit (für Frankreich) tritt mit 1. Juli 1896 ausser Kraft.

Für das betreffende Verkehrsgebiet werden neue Frachtsätze im Rahmen des Schweiz.-Oest.-Ungar. Transitverkehres zur Einführung gelangen und seinerzeit verlautbart werden.

Wien, am 29. April 1896. (911)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Wolle aller Art (ausgenommen Kammzug) und Wollabfälle, letztere ungepresst, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
nach Davidsthal und vice versa	98 ₰	92 ₰
Von Aussig-Ldgspl. nach Davidsthal und vice versa	92 ₰	87 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Davidsthal und vice versa	92 ₰	87 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Davidsthal und vice versa	138 ₰	128 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. April 1896. (912)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe des Nachtrages VI zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. und insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag VI zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und eine Aenderung des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen, einen neuen, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarif für Mehl und Mahlprodukte und theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holz etc.).

Der Nachtrag wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 1. Mai 1896. (913)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 28. April 1896 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplans stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1896 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen Lit. A per 1 500 ℳ D. R.-W. 96 Stück, und zwar:

von	bis	von	bis
313	316	7833	7836
413	416	8501	8504
1597	1600	8985	8988
3153	3156	9277	9280
3505	3508	10045	10048
3605	3608	10177	10180
4481	4484	10633	10636
4593	4596	10833	10836
5137	5140	10965	10968
7165	7168	10985	10988
7277	7280	11225	11228
7401	7404	11361	11364

b) von den Theilschuldverschreibungen Lit. B per 300 ℳ der D. R.-W. 200 Stück, und zwar:

von	bis	von	bis
12701	12720	21901	21920
16301	16320	26321	26340
18701	18720	28261	28280
20941	20960	35121	35140
21621	21640	38041	38060

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1896 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerth vom 30. Juni 1896 angefangen nach dem Wortlaut derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark d. D. R.-W., an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in derselben Valuta, oder in Gulden Oe. W. Silber in dem, dem Kurswerth der Mark entsprechenden Betrag:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahr 1886 Lit. B 22735.

Aus dem Verloosungsjahr 1887 Lit. B 13481, 13482, 38526, 38527, 38901, 38915.

Aus dem Verloosungsjahr 1888 Lit. B 17108, 17112.

Aus dem Verloosungsjahr 1889 Lit. B 37485.

Aus dem Verloosungsjahr 1890 Lit. A 4242, 4243, 4244, 4390, 8940.

Lit. B 21755, 21756, 21757.

Aus dem Verloosungsjahr 1891 Lit. B 15651, 15652, 15653, 31613.

Aus dem Verloosungsjahr 1892 Lit. A 5456.

Lit. B 19924, 19925, 22121, 25238, 25239, 26169.

Aus dem Verloosungsjahr 1893 Lit. B 23088, 23089, 23090, 23091.

Aus dem Verloosungsjahr 1894 Lit. B 14213, 15344, 15345, 15356, 28235, 28237, 29951.

Aus dem Verloosungsjahr 1895 Lit. A 4619, 4620, 6200, 6480, 11529, 11530, 11531, 11941, 11942, 11943, 11944, 12213, 12216.

Lit. B 14044, 22344, 23419, 23420, 24905, 24918, 30146, 30156, 30157, 35263.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 1. Mai 1896. (914)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt).

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 28. April 1896 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 28. April l. J. stattgefundenen 38. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 133 Actien dieser Eisenbahngesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

268 666 731 880 1687 1889 1933 2206 3768 3847 4553 4894 4935 5380 5554 5682 5829 6088 6101 6140 6449 6634 6967 7052 7136 7161 7178 7373 7527 7884 8385 8509 8746 9109 9230 9641 10351 10561 10631 10813 10883 10892 11896 12634 12752 13417 13524 13876 14036 14761 14901 14957 15559 15569 15814 16359 16428 16538 16920 17403 17416 17827 18339 18443 19634 19882 20371 20617 20641 20645 20698 21999 22480 22623 23409 23539 23557 23695 23718 23840 23953 24058 24169 24299 24322 24557 24660 24967 25190 25226 25230 25367 25678 25688 26128 26652 27182 27400 27629 27742 27885 28449 28902 29868 30452 30472 31197 31331 31470 31599 32396 32705 33099 33231 33732 33749 34171 34197 34704 34798 34833 34874 35612 36106 36210 36252 36582 36800 37290 37515 37561 37860 38058.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 38 und des Talons am 1. Juli 1896 mit 500 fl. Oe. W. (Fünfhundert Gulden Oe. W.) Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;

„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;

in Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;

„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;

„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;

„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;

„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt.

Aus dem Verloosungsjahre 1893. Nr. 6067.

Aus dem Verloosungsjahre 1894. Nr. 10269 21394.

Aus dem Verloosungsjahre 1895. Nr. 14126 19702 19851 33022 34441 37559.

Bei der Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 1. Mai 1896. (915)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

6. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Muttern, rohe und blanke, Schrauben, blanke, Schliessen (Splinte), Unterlegscheiben,
2. Scheibenfedern für Lokomotiven, Kontrolnummertafeln, emaillirte, Schlagloth, Steinschlägerbrillen,
3. Schaufeln, verschiedene, Kohlenlöffel, Kothkratzen,
4. Beisszangen, Bohrwinden, Steinschlaggabeln,
5. Sackkarren, eiserne, Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
6. verschiedene Rothgusstheile, bearbeitet,
7. verschiedene Rothguss- und Messingtheile,
8. Weichenlaternen, Güterbodenlaternen, Wandlampen,
9. Wasserstandslaternen, Schaffnerhandlaternen, Gitterhandlaternen, Hängelampen,
10. verschiedene Klempnerwaaren aus Weiss-, Zink- und Eisenblech,
11. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus,
12. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke, Hackstöcke,
13. Presskohlen, chemisch präparirt, Holzkohlen, buchene.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe, für welche Materialien diese Unterlagen gewünscht werden, gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von 25 ₰ für die besonderen Bedingungen jeder der angeführten 13 Einzelnummern und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Lieferungsbedingungen (ausschl. Rückporto) von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier zu beziehen.

Bei Uebersendung der Gebühren mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 26. Mai dieses Jahres an die genannte Magazin-Hauptverwaltung hier postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 27. Mai dieses Jahres, Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit 8. Juli an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 2. Mai 1896. (916)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lieferung von Tendern. Wir beabsichtigen die Lieferung von 10 dreiachsigen Tendern zu vergeben. Die einschlägigen Bedingungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 3 ℳ erhoben werden. Schriftliche, verschlossene, mit der Aufschrift: „Lieferung von Tendern" versehene Angebote wollen bis spätestens zum 26. Mai d. J. postfrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Karlsruhe, den 30. April 1896. (917)

Generaldirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Kupfer, Federstahl, Messing, alte Weichentheile, Oberbauschrott u. s. w. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien-Büreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 12. Mai d. J. an uns einzusenden.

Oldenburg, den 25. April 1896. (918B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 37. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Mai 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Zur Erinnerungsfeier d. Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im Deutsch-Französ. Kriege 1870/71.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.
Die Veröffentlichung des Beschlusses der Pariser Konferenz über das Eisenbahn-Frachtrecht.
Das Projekt der Tauernbahn.
Versetzung von Eisenbahnbeamten aus der Centralleitung in die Provinz.
Ertheilung von Vorkonzessionen in Ungarn.
Konzessionsverhandlungen betr. 10 Vizinalbahnen in Ungarn.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenbahnen im März d. J.
Bahneröffnungen.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsstörungen.
4. Güterverkehr.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im Deutsch-Französischen Kriege 1870/71

am 10. Mai 1896.*)

Das Jubeljahr der Erinnerung an die ruhmreichen Waffenerfolge vor 25 Jahren findet seinen Abschluss am 10. Mai, dem Gedenktage des Friedensschlusses zu Frankfurt a/M. Diesen Tag haben die Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens gewählt, sich der erhabenen Zeit zu erinnern, in der es auch ihnen vergönnt war, an den grossen Erfolgen thatkräftig mitzuwirken. Und wahrlich, mit Stolz dürfen die Offiziere und Eisenbahnbeamten, welche in der Heimath wie auf dem Kriegsschauplatze ihre Dienste dem Kriegseisenbahnwesen gewidmet haben, auf ihre Leistungen zurückblicken. Dieselben haben ganz wesentlich zu den grossen Erfolgen unserer Feldheere beigetragen, denn die Eisenbahnen sind bei unserer heutigen Kriegführung ein gewaltiges Kriegsmittel eine strategische Waffe von hervorragender Bedeutung in der Hand des Feldherrn, der sie zu führen versteht. Und unser weiser Schlachtenlenker General v. Moltke hatte mit klarem Blick und seinem umfassenden Wissen die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung bereits zu einer Zeit erkannt, als sich die Technik dieses Verkehrsmittels noch im Anfang der Entwickelung befand. In aller Stille, ohne die Aufmerksamkeit weiterer Kreise oder gar des Auslandes auf dieses neue Kriegsmittel zu lenken, studirte man im Preussischen Generalstabe das Eisenbahnwesen und suchte durch eine militärische Organisation die Ausnutzung der Schienenwege im Kriege vorzubereiten. Auf Grund der Erfahrungen bei der Mobilmachung 1859, sowie in den Kriegen 1864 und 1866 war es dann dem Generalstabe in Verbindung mit den Verwaltungen der Deutschen Heereskontingente gelungen, einen Plan für die Mobilmachung und den Aufmarsch unseres Feldheeres aufzustellen, der sich nachher bei der Ausführung voll bewährte.

Dass aber schliesslich die Mobilmachung und der Aufmarsch unseres Feldhee es so glänzend gelangen, das verdanken wir neben den vortrefflichen Dispositionen des Generalstabes der patriotischen Begeisterung, mit welcher die Deutschen Eisenbahnverwaltungen bei Erlass des Mobilmachungsbefehls ihre Aufgabe erfassten und der aufopfernden Hingebung aller Eisenbahnbeamten, die es ahnten, dass von der pünktlichen Durchführung der sorgfältig vorbereiteten Dispositionen des Generalstabes der glückliche Beginn des Kampfes, eine wichtige Vorbedingung für die erfolgreiche Durchführung des Krieges, abhängig sein würde.

So nahmen auch in gemeinsamer, vaterländischer Gesinnung die Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen freiwillig die anfangs in Preussen, später auch im Norddeutschen Bunde eingeführten Reglements, betreffend die grösseren Truppentransporte und das Etappenwesen im Kriege, an. Auf diese Weise glückte es, mit Ausbruch des grossen nationalen Kampfes die Landes- und Eisenbahnbetriebsgrenzen im Deut-

*) Dem „Militär-Wochenblatt" (E. S. Mittler & Sohn. Berlin SW. 12 Kochstrasse 68—71) entnommen.

schen Vaterlande — trotz der Zersplitterung seines Verkehrswesens — schnell und glücklich zu überbrücken, sodass die Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung gemeinsam an der Erfüllung der an sie plötzlich herantretenden schwierigen Aufgaben arbeiten konnten.

Nach dem Reglement über die „Organisation des Transportes grösserer Truppenmassen auf Eisenbahnen" war die Vorbereitung der Truppentransporte Aufgabe der Centralkommission, die sich aus Offizieren des Generalstabes und Kriegsministeriums, sowie aus höheren Beamten der Ministerien des Handels und des Innern zusammensetzte und ihren Sitz in Berlin hatte. Zwei Mitglieder derselben, nämlich ein Generalstabsoffizier und ein Vertreter des Handelsministeriums, bildeten eine besondere Exekutivkommission, der die oberste Leitung und Ueberwachung der Truppentransporte oblag. Auch nach beendetem Aufmarsch ging die Disposition über die militärische Benutzung des inländischen und okkupirten Französischen Bahnnetzes von der Exekutivkommission aus, die sich zu diesem Zwecke im grossen Hauptquartier befand. Als dasselbe Berlin verliess, übernahm dort eine stellvertretende Exekutivkommission die Leitung und Beaufsichtigung der Benutzung der heimathlichen Eisenbahnen für Kriegszwecke. Als ausführende Organe verfügte die Exekutivkommission über die Linienkommissionen und Etappenkommandanturen. Diese letzteren unterstanden gleichzeitig der zuständigen Etappeninspektion bei jedem Armeekorps bezw. der Generaletappeninspektion bei jeder Armee. Zu dem Personal jeder Generaletappeninspektion gehörte zur Bearbeitung des Eisenbahnwesens ein Eisenbahndirektor, der auch über die Verwendung der zugetheilten Feldeisenbahnabtheilungen zu verfügen hatte. Letzteren fiel die Aufgabe zu, zerstörte Schienenwege wieder herzustellen, kurze Verbindungsstrecken neu zu bauen oder auch Eisenbahnen zu zerstören. Den Betrieb auf wiederhergestellten Strecken hatten sie nur solange zu führen, bis die vom Preussischen Handelsminister einzusetzenden Eisenbahnbetriebskommissionen den Betrieb übernahmen.

Dieser militärischen Organisation des Eisenbahnwesens entsprechend traten gleich nach Erlass des Mobilmachungsbefehls die nachstehenden Behörden bezw. Personen für die Durchführung der Kriegstransporte in Thätigkeit:

1. Exekutivkommission:

a) Oberstlieutenant (18. Juli 1870 zum Oberstlieutenant befördert) v. Brandenstein,
zugetheilt Hauptmann Zingler,
„ „ v. Winterfeld,
b) Ministerial- und Oberbaudirektor Weishaupt.

Als Stellvertreter traten ein:

zu a) in Berlin: Hauptmann Ebeling, später Premierlieutenant v. Usedom,
zu b) im grossen Hauptquartier: Geh. Baurath Kinel, vortragender Rath im Handelsministerium.

2. Linienkommissionen:

I. Lediglich für die „Augmentationstransporte" während der Mobilmachungsperiode.

Oestlicher Komplex in Berlin:
a) Premierlieutenant v. Usedom,
b) Regierungsrath Gaedecke.

Mittlerer Komplex in Cassel:
a) Premierlieutenant v. Rosenberg,
b) Regierungs- und Baurath Ruhl.

Westlicher Komplex in Hannover:
a) Hauptmann Heineccius,
b) Regierungs- und Baurath Wex.

II. Linienkommissionen für Truppentransporte.

A. (Hannover):
a) Major v. Lewinski, später*) Rittmeister Stiehle,
b) Oberbetriebsinspektor Wiebe.

B. (Kreiensen, später Hagen und Elberfeld):
a) Hauptmann Kühne, später*) Hauptmann Michaelis,
b) Regierungs- und Baurath Brandhoff.

C. (Guntershausen, später Cassel):
a) Major Stockmar, später*) Major Neumann,
b) Regierungs- und Baurath Spielhagen.

D. (Erfurt):
a) Hauptmann Boie, später*) Hauptmann Weiss,
b) Regierungs- und Baurath Umpfenbach.

E. (Leipzig):
a) Major v. Petersdorf, später*) Hauptmann Fiedler,
b) Oberbetriebsinspektor Schulze.

F. (Düsseldorf):
a) Hauptmann Karnatz, später*) Hauptmann Kneusels,
b) Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Böttcher.

G. (Berlin, Ostbahnhof):
a) Hauptmann Baumann, später*) Hauptmann Reinicke,
b) Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Sebaldt.

H. (Berlin, Stettiner Bahnhof):
a) Hauptmann Jähns,
b) Regierungs- und Baurath Vogel.

J. (Altona):
a) Hauptmann Stavenhagen,
b) Regierungs- und Baurath Winterstein.

K. (Breslau):
a) Hauptmann Steinhausen,
b) Regierungs- und Baurath Vogt.

Am 15. Juli 1870 Abends gegen 10 Uhr erhielt der Generalstab die erste Nachricht über die unmittelbar bevorstehende Mobilmachung. Man brauchte dort nur die unter Verantwortung des damaligen Chefs der Eisenbahnsektion, Major v. Brandenstein, vorbereiteten Dispositionen hervorzuholen, den ersten Mobilmachungstag einzutragen und die in letzter Stunde erforderlichen Ergänzungen hinzuzufügen, um nach Ausspruch der Mobilmachung das umfangreiche und vielfach gegliederte Triebwerk in Bewegung zu setzen, durch welches das Heer vom Friedens- auf den Kriegsstand gebracht und demnächst zur Westgrenze befördert werden sollte.

Die ersten Tage nach Erlass des Mobilmachungsbefehls benutzten die Eisenbahnverwaltungen zur Vorbereitung auf die zu erwartenden Kriegstransporte. Hierzu forderte der Preussische Handelsminister die ihm unterstellten Verwaltungen durch einen denkwürdigen Erlass auf:

Berlin, den 19. Juli 1870.

An sämmtliche Preussische Eisenbahnverwaltungen.

In wenigen Tagen werden die Transporte beginnen, welche die Deutschen Truppen dem alten Feind des Vaterlandes entgegenführen sollen. Die Exekutivkommission und die Linienkommissionen sind bereits zusammengetreten, um diese Transporte zu organisiren und zu regeln. Die grösste Beschleunigung der Transporte ist von der weittragendsten Bedeutung; jeder Tag, jede Stunde, um welche die Truppen früher auf dem Kriegsschauplatze eintreffen, von unberechenbarer Wichtigkeit. Mit jedem Schritt unseres Heeres gegen

*) Die Generalstabsoffiziere, welche als militärische Mitglieder der Linienkommissionen A bis G eingesetzt waren, verblieben nur bis zur Beendigung der Aufmarschtransporte bei den betreffenden Kommissionen und traten dann zu den Stäben der Feldarmee über, denen sie durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 18. Juli 1870 überwiesen waren. Während des Krieges traten noch mehrfache Veränderungen in der Besetzung der militärischen und technischen Mitglieder der Linienkommissionen ein.

die Grenze mindert sich mehr und mehr die Gefahr, dass Deutsche Erde vom Feinde betreten wird.

Den Eisenbahnen fällt eine grosse Aufgabe zu; sie zu lösen, bedarf es der äussersten Anspannung aller Kräfte. Die volle Leistungsfähigkeit muss überall in Anspruch genommen werden. Während im Jahre 1866 neben den Militärzügen auf manchen Bahnen noch Personen- und theilweise selbst Güterzüge beibehalten werden konnten, wird dies neben den bevorstehenden Transporten auf den davon berührten Routen nicht möglich sein. Der Güterverkehr muss dort sowohl während der Transporte, als auch schon einige Tage vorher gänzlich sistirt werden, ebenso im grossen und ganzen der Personenverkehr. Nur da werden die Exekutivkommission bezw. die Linienkommissionen nach Verlauf der ersten beiden Transporttage einzelne Personenzüge im Tempo der Militärzüge zulassen, wo dies ohne irgend welche Gefährdung der Regelmässigkeit der Militärzüge bei gleichzeitigem Ueberfluss an Transportmaterial und Maschinenkraft angänglich erscheint. Der gesammte Lokomotiv- und Wagenpark ist, soweit dazu brauchbar, ausschliesslich für die Militärzüge zu verwenden.

Das auf einer Route etwa überflüssige bezw. dasjenige Material, welches auf den für den Transport nicht direkt in Anspruch genommenen Bahnen vorhanden ist, muss denjenigen Transportlinien, auf welchen daran Mangel herrscht, nach Maassgabe der Requisitionen der Linienkommissionen bezw. der über die Disposition endgültig entscheidenden Exekutivkommission überwiesen werden. Um die schleunigste Ausrüstung des gesammten Materials habe ich die Verwaltungen bereits ersucht; dieselbe ist, wo sie noch nicht beendet, mit aller Kraft zu betreiben, insbesondere darauf zu halten, dass sämmtliche bedeckte Güterwagen mit Tragborden für Tornister und Gewehre, sowie mit der erforderlichen Zahl von Bänken und für den Transport von Pferden mit Vorlegebäumen versehen werden. Ohne diese Ausrüstungsgegenstände ist eine gehörige Ausnutzung des Materials, worauf es wesentlich ankommt, nicht zu erzielen.

Auf den Stationen der Ein- und Ausschiffung sind Rampenanlagen in genügender Ausdehnung nebst Ladebrücken, Treppen zu den Wagen oder Tritte usw. herzustellen bezw. bereit zu halten, auch ist für angemessene Beleuchtung, Bereithaltung von Trinkwasser usw. sowohl auf jenen Stationen, als auf den Ruhepunkten zu sorgen.

Als mehrjähriger Chef der Eisenbahnen weiss ich die Opfer zu würdigen, die der Krieg den Bahnen auferlegt, ich weiss aber auch ebenso, dass die Deutschen Bahnen im Interesse des Vaterlandes zu jedem Opfer bereit sind. Die Jahre 1864 und 1866 haben hierfür glänzenden Beweis geliefert.

Mögen die schweren Opfer, welche unvermeidlich sind, reiche Früchte tragen, und möge es mir vergönnt sein, zum dritten Male in einem Dezennium mit Wahrheit sagen zu können:

„Auch den Eisenbahnen gebührt ihr Theil am Siege und Ruhme des Vaterlandes.“

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Graf v. Itzenplitz.

Während die vorgedachten Vorbereitungen von allen Deutschen Bahnverwaltungen für die zu erwartenden grösseren Aufmarschtransporte getroffen wurden, hatten die Eisenbahnen gleichzeitig die Ergänzungstransporte zu bewältigen. Um dies zu ermöglichen, stellten zunächst die Stettiner und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn bereits am 16. Juli den Privatgüterverkehr ganz oder theilweise ein; die übrigen Verwaltungen folgten mit dieser Maassregel bald nach.

Die Ergänzungstransporte wickelten sich nicht ohne Störungen, Verspätungen und Schwierigkeiten im einzelnen, dennoch aber im allgemeinen planmässig ab, so dass die Truppenbeförderung zur Landesgrenze genau nach den Dispositionen des Generalstabes am achten Mobilmachungstage (23. Juli) abends beginnen konnte.

Für die Versammlung der Armee an der Westgrenze standen sechs Norddeutsche Linien (A bis F) und drei Süddeutsche (I bis III) zur Verfügung. Von diesen waren zwei Linien (A und C) zweigeleisig, vier Linien (A, C, E und F) endigten jenseits des Rheins, die übrigen diesseits. An diese Haupttransportstrassen führten aus den einzelnen Garnisonen zahlreiche Nebenlinien heran, die theils den Linienkommissionen der Hauptlinien unterstellt, theils in Linienkomplexe G, H, J, K vereinigt waren, welche die Zuflusslinien aus Preussen, Pommern, Schleswig-Holstein bezw. Schlesien umfassten.

Nach dem im Generalstab ausgearbeiteten Militärfahrplan fuhren auf den zweigeleisigen Hauptlinien täglich 18, auf den eingeleisigen 12 Züge mit einer gleichmässigen Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 3 Meilen (22,5 km) in der Stunde.

Zur Vorbereitung der Ausladestationen und militärischen Leitung der Ausladungen auf den Endstrecken wurden die Hauptleute vom Generalstabe Mantey und Freiherr von Huene auf die Bahnstrecken Bingerbrück-Neunkirchen (Linie A) bezw. Mannheim-Homburg i. Pf. (Linie C) entsendet unter Zutheilung von je 2 Festungspionierkompagnien zum Rampenbau. Bereits am 22. Juli meldete Hauptmann Mantey aus St. Wendel an die Exekutivkommission in Berlin: „Alles in Ordnung“. An demselben Tage berichtete Hauptmann Freiherr von Huene aus Mannheim: „ . . . . . Von Seiten der Pfälzischen Bahnen werden die Vorbereitungen für die Preussischen Transporte auf das Eifrigste betrieben. . . . . “ Aber noch bevor die Aufmarschtransporte begonnen hatten, mussten die Dispositionen über die beabsichtigte Ausladung in Neunkirchen und Homburg i. Pf. dahin geändert werden, dass die Ausladepunkte zunächst weiter rückwärts in Bingerbrück und Mannheim gewählt wurden. Durch diese Maassregel war man sicherer, dass die Heeresversammlung durch die Franzosen, welche nach den vorliegenden Nachrichten die Truppen immobil beschleunigt an die Grenze fuhren, keine Störung erlitt. Erst mit dem weiteren Vormarsch wurden die Ausladungen nach vorwärts verlegt.

Dank der fieberhaften und aufopfernden Thätigkeit der Deutschen Eisenbahnbeamten verliefen die Truppentransporte planmässig, sodass die Feldarmee den Berechnungen des Generals von Moltke entsprechend am 3. August (19. Mobilmachungstag), also nach einem 11tägigen Eisenbahntransport operationsfähig an der Grenze versammelt war mit: 334 Bataillonen, 282 Eskadrons, 201 Batterien und den nothwendigsten Kolonnen und Trains.

Das I., II. und VI. Armeekorps befanden sich damals noch auf dem Transport. Zum Küstenschutz waren mit der Eisenbahn versammelt worden: die 17. Infanteriedivision bei Hamburg, die Gardelandwehrdivision bei Hannover, die 1. Landwehrdivision bei Wismar und Lübeck, die 2. Landwehrdivision bei Bremen; die 3. Landwehrdivision wurde von Posen bis 8. August nach Homburg i. Pf. gefahren.

Welche Transportleistungen an die einzelnen Linien in der Fahrtrichtung nach dem Kriegsschauplatz — abgesehen von kleineren Transporten — während der Aufmarschbewegung herantraten, mögen folgende Zahlen erläutern:

1. In rund 18 Tagen wurden auf Linie A (Berlin-Hannover-Köln-Bingerbrück-Neunkirchen) gefahren: 386 Züge mit 36 454 Achsen oder 4 863 Offiziere, 142 940 Mann, 40 112 Pferde, 3 939 Geschütze und Fahrzeuge.

2. Auf der Linie B, welche von Leipzig bezw. Harburg über Kreiensen-Unna-Letmathe-Wetzlar-Oberlahnstein bis Mosbach führte, luden in rund 15 Tagen aus: 161 Züge mit 15 233 Achsen oder 1 836 Offiziere, 47 604 Mann, 18 899 Pferde, 2 239 Geschütze und Fahrzeuge.

3. Die Linie C (Berlin-Halle-Cassel bezw. Erfurt-Cassel-Guntershausen-Frankfurt a. M.-Mannheim-Homburg) beförderte in rund 18 Tagen: 325 Züge mit 31 004 Achsen oder 4 187 Offiziere, 124 811 Mann, 34 020 Pferde, 3 268 Geschütze und Fahrzeuge.

4. Auf Linie D (Dresden bezw. Leipzig-Erfurt-Bebra-Fulda-Frankfurt a. M.-Castel bei Mainz) wurden in rund 14 Tagen: 166 Züge mit 16 066 Achsen oder 1 638 Offiziere, 45 178 Mann, 14 376 Pferde, 1 596 Geschütze und Fahrzeuge gefahren.

5. Die Linie E (Posen-Görlitz-Leipzig-Würzburg-Mainz-Landau) beförderte in rund 14 Tagen: 213 Züge mit 20 374 Achsen oder 3 182 Offiziere, 94 066 Mann, 26 881 Pferde, 2 672 Geschütze und Fahrzeuge.

6. Die Linie F (Bünde-Rheine-Münster-Düsseldorf-Köln-Stolberg bezw. Aachen und Call) wurde nur etwa 5 Tage benutzt und leistete daher nur 87 Züge mit 8 149 Achsen oder 1 304 Offiziere, 38 590 Mann, 10 348 Pferde, 1 143 Geschütze und Fahrzeuge.

7. Auf der Bayerischen Linie I (Schwandorf-Irrenlohe-Nürnberg-Heidingsfeld-Mosbach-Heidelberg) fuhren in rund 13 Tagen: 62 Züge mit 858 Offizieren, 23 170 Mann, 5 595 Pferden, 764 Geschützen und Fahrzeugen.

8. Die Bayerische Linie II (Kempten-Augsburg-Nördlingen-Goldshöfe-Crailsheim-Jagstfeld-Meckesheim) beförderte in rund 8 Tagen: 47 Züge mit 576 Offizieren, 17 871 Mann, 3 579 Pferden und 238 Geschützen und Fahrzeugen.

9. Die Bayerische Linie III (München-Augsburg-Ulm-Stuttgart-Mühlacker-Bruchsal) leistete in rund 10 Tagen: 73 Züge mit 855 Offizieren, 21 780 Mann, 8 071 Pferden, 1 024 Geschützen und Fahrzeugen der Bayerischen Truppen; ausserdem diente sie der Beförderung von Württembergischen Truppen, vorzugsweise am 27. und 28. Juli.

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die langen Linien auf verschiedenen Strecken gleichzeitig für mehrere Transportbewegungen benutzt wurden, sonst hätten die Leistungen bei der angegebenen Zugzahl im Fahrplan nicht so grosse sein können.

Ueber die Rheinbrücken wurden gefahren bei Köln: 4 091 Offiziere, 113 523 Mann, 36 033 Pferde, 3 401 Geschütze und Fahrzeuge; bei Mainz: 2 900 Offiziere, 86 263 Mann, 21 484 Pferde, 2 255 Geschütze und Fahrzeuge; bei Mannheim: 4 157 Offiziere, 121 062 Mann, 33 976 Pferde, 3 260 Geschütze und Fahrzeuge. Die grösste Gesammtleistung hatte also während der Aufmarschbewegung die Mannheimer Rheinbrücke zu tragen.

Allein die Bewältigung der Aufmarschbewegung des Feldheeres bereitete den Eisenbahnen weniger Schwierigkeiten, als die nun folgende Inanspruchnahme. Denn durch die vortrefflichen Dispositionen des Majors von Brandenstein war der Fahrplan der Aufmarschtransporte bis in alle Einzelheiten vorbereitet und festgelegt worden. Die Bahnverwaltungen hatten also eine Transportbewegung zu bewältigen, welche im voraus geregelt und mehrere Tage vorher bekannt war. Daher konnte der Eisenbahndienst für diese Transportleistung rechtzeitig eingerichtet werden. Nach Abwickelung der Aufmarschtransporte begann aber der Nachschub von allen Bedürfnissen des Heeres: Proviant, Munition, Bekleidung und Ausrüstung; sowie nach den ersten Schlachten die Rückführung von Verwundeten, Kranken, Gefangenen und Beutematerial. Diese Transporte konnten nicht bis ins einzelne vorbereitet und Tage vorher angefordert werden. Sie traten plötzlich und stossweise an die Bahnverwaltungen heran, und ihre Bewältigung machte aus mancherlei Gründen, deren Erörterung hier zu weit führen würde, grosse Schwierigkeiten. Die Ueberwindung derselben stellte fortlaufend an alle betheiligten Eisenbahnbeamten grosse Anforderungen, die sich noch steigerten, als die Deutschen Heere nach den siegreichen Augustschlachten in Frankreich einrückten und der Bahnbetrieb ihnen mit Schnelligkeit folgen musste, um auch im feindlichen Lande die Bedürfnisse des Feldheeres bis in den Rücken desselben vorzuführen.

Hierbei war es zunächst die Aufgabe der Feldeisenbahnabtheilungen, die vielfach zerstörten okkupirten Französischen Bahnlinien wieder herzustellen. Für diesen Zweck standen im Laufe des Krieges 6 Feldeisenbahnabtheilungen unter nach bezeichneten Chefs und Kompagnieführern zur Verfügung:

Feldeisenbahnabtheilung Nr. 1. Regierungs- und Baurath Dirksen, Premierlieutenant Neuhauss (I. Armee).

Feldeisenbahnabtheilung Nr. 2. Regierungs- und Baurath Wex, Hauptmann Jaekel (III. Armee).

Feldeisenbahnabtheilung Nr. 3. Geh. Regierungs- und Baurath Simon, Premierlieutenant Bürger (zur Verfügung des grossen Hauptquartiers).

Feldeisenbahnabtheilung Nr. 4. Eisenbahnbaumeister Vieregge*), Hauptmann v. Seydlitz (II. Armee).

Feldeisenbahnabtheilung Nr. 5. Oberingenieur Krohn, Hauptmann Kaetelholdt (XIV. Armeekorps).

Bayerische Feldeisenbahnabtheilung. Bayerischer Oberingenieur Gyssling, Hauptmann Ulrich (III. Armee).

Die Feldeisenbahnabtheilungen, denen zur Unterstützung zeitweise Pionierkompagnien zugetheilt wurden, erhielten ihre Aufträge in der Regel unmittelbar von der Exekutivkommission im grossen Hauptquartier, weil nur von dort aus die Ausnutzung des Französischen Bahnnetzes durch alle Armeen einheitlich geleitet werden konnte.

Die Leistungen der Feldeisenbahnabtheilungen bei der Wiederherstellung der Bahnlinien, im besonderen zerstörter Brücken, Viadukte und Tunnels sind ganz hervorragend gewesen. Erwähnt seien hier nur die Bauten an den Tunnels von Vierzy, Armentières, Nanteuil und Montmédy, und an den Viadukten von Epinal und Xertigny. Die Zahl der Brücken, welche über die Marne, Seine, Oise, Eure, den Loing, den Armançon und andere Flüsse von den Feldeisenbahnabtheilungen hergestellt wurden, ist sehr bedeutend.

Die zu bewältigenden Schwierigkeiten waren keineswegs nur technischer Natur. Mehrfach versperrte der Feind die Schienenwege durch Festungen, so dass Auskunftsmittel zu ihrer Umgehung gefunden werden mussten. So wurde im August und September unter Leitung des Hauptmanns Golz zur Umgehung von Metz die Feldeisenbahn Remilly-Pont à Mousson gebaut, und späterhin brachte man Betriebsmittel um die Festung Toul herum mit Strassenlokomotiven auf die Bahnstrecke Toul-Lagny. Oft schwärmten auch Franktireursbanden um die Deutschen Arbeitstruppen herum. Bei Villers-Cotterêts und Ham kam es zu Ueberfällen**), bei Brienon, La Roche und Buffon zu Brückenzerstörungen. Der empfindlichste Zwischenfall aber war die Sprengung der Moselbrücke bei Fontenoy an der grossen Hauptlinie Frouard-Lagny am 22. Januar 1871. Der energischen Thätigkeit der Feldeisenbahnabtheilung Nr. 5 gelang es, in erfolgreichem Zusammenwirken mit der Betriebskommission Nancy, der Linienkommission Epernay, der Festungskommandantur Toul und dem Generalgouvernement von Lothringen, den Betrieb auf der unterbrochenen Hauptlinie durch provisorische Maassnahmen und schleunige Wiederherstellung der Brücke in kürzester Zeit wieder aufzunehmen.

Unter Schwierigkeiten der angedeuteten Art wurde nach und nach ein Französisches Bahnnetz von sehr beträchtlicher Ausdehnung (gegen 3 800 km) der Deutschen Kriegführung dienstbar gemacht. Dasselbe umfasste im Verlaufe des Feldzuges drei Hauptlinien nach Paris mit Verzweigungen nach dem nördlichen, südwestlichen und südöstlichen Kriegsschauplatz. Durch streckenweise Verlängerung gelang es, die mittlere Hauptlinie Weissenburg (bezw. Saarbrücken)-Frouard-Epernay-Lagny bis zum 21. November in ihrer vollen Ausdehnung fahrbar zu machen. Die nördliche Hauptlinie Metz-Mézières-Reims-Mitry war erst mit dem Beginn des neuen Jahres in ihrer ganzen Länge betriebsfähig, konnte

*) Vorher Eisenbahnbauinspektor Menne, welcher auf seinen Antrag Ende September in die Heimath zurückkehrte.

**) Der nächtliche Ueberfall von Ham am 9. Dezember 1870 kostete der 3. Feldeisenbahnabtheilung 3 Offiziere, 139 Mann, 22 Beamte, die grösstentheils in Gefangenschaft geriethen. Auch die Kompagnie vom 81. Infanterieregiment, die die Arbeit decken sollte, verlor 63 Mann.

aber von Reims an schon im Spätherbst durch die Heranführungen von Châlons und Epernay her erreicht werden. Sie dienten vermittelst der Abzweigung Reims-Amiens-Rouen auch der I. Armee als Etappenlinie. Die für die II. Armee bestimmte südliche Linie war von Blesme bis Nuits von Weihnachten an im Betriebe, während die Weiterführung bis Blois erst im Laufe des Januar auf dem die Südseite von Paris berührenden Zickzackwege über Montereau - Montargis - Juvisy-Orléans gelang. Gegen Schluss des Feldzuges war auch die Strecke Versailles-Le Mans den Zwecken der II. Armee in beschränktem Umfange dienstbar gemacht. Die Linie Frouard-Epinal, eröffnet um Mitte Dezember, und die Elsässische Bahn Strassburg - Dammerkirch dienten als Nachschublinien für die Südarmee, während die Herstellung des Schienenweges Nuits - Dijon erst nach dem Abschluss des Waffenstillstandes gelang.

Zur militärischen Ausnutzung dieser Linien fungirten als Organe der Exekutivkommission vier mobile Linienkommissionen:

Saarbrücken, später Reims: Hauptmann Stavenhagen, Eisenbahnbauinspektor Wilde.

Nancy, später Epernay: Hauptmann Jähns, später Ebeling, Eisenbahnbauinspektor Buchholtz, später Sebaldt.

Chaumont, später Corbeil: Hauptmann Kneusels, Eisenbahnbauinspektor Funke.

Versailles: Hauptmann Edler v. d. Planitz, Baumeister Lent.

Sobald die Feldeisenbahnabtheilungen die zerstörten Bahnstrecken wieder hergestellt hatten, wurden dieselben den vom Preussischen Handelsminister eingesetzten und ihm unterstellten Eisenbahnbetriebskommissionen zur Inbetriebnahme überwiesen. Nur die Verlängerungen der Rhein - Nahebahn auf Metz und nördlich bis Mézières nahm die Eisenbahndirektion Saarbrücken in Betrieb.

Zunächst wurde gleich nach der Schlacht bei Wörth die Eisenbahnbetriebskommission Nr. I in Weissenburg eingesetzt; nach dem Fall von Strassburg nahm sie dort ihren Sitz. Ihr unterstand die Verlängerung der Hauptlinie C über Weissenburg - Zabern - Luneville bis Nancy; später setzte sie auch die Linien im oberen Elsass in Betrieb.

Nach den siegreichen Schlachten bei Metz trat die Eisenbahnbetriebskommission Nr. II Nancy in Thätigkeit, welcher die Fortsetzung der mittleren Linie über Châlons nach Lagny überwiesen wurde. Als aber das okkupirte Bahnnetz sich immer weiter nach Norden, Westen und Süden ausdehnte, wurde noch eine dritte (Epernay, später Reims) und vierte (Chaumont, später Corbeil) Eisenbahnbetriebskommission für das nördliche bezw. südliche Bahnnetz errichtet. Diesen Kommissionen gehörten folgende höhere Eisenbahnbeamten an:

Eisenbahnbetriebskommission Nr. I Weissenburg (später Strassburg):
- Vorsitzender: Regierungsrath Dülberg,
- Mitglieder: Bauinspektor Quensel, Regierungs- und Baurath Cronau, Regierungsassessor Dr. Schulz.

Eisenbahnbetriebskommission Nr. II Nancy:
- Vorsitzender: Regierungsassessor Fleck (später Regierungsassessor Ursinus).
- Mitglieder: Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Früh, Regierungsassessor Stappenbeck.

Eisenbahnbetriebskommission Nr. III Epernay (später Reims):
- Vorsitzender: Regierungsassessor Dr. Fröhlich,
- Mitglieder: Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Steegmann, Regierungsassessor Brefeld.

Eisenbahnbetriebskommission Nr. IV Chaumont (später Corbeil):
- Vorsitzender: Regierungsassessor Fleck,
- Mitglieder: Regierungs- und Baurath Schulze, Eisenbahnbauinspektor Funke, Regierungsassessor Breithaupt.

Saarbrücken:
- Vorsitzender: Regierungsrath Pape,
- Mitglieder: Regierungs- und Baurath Redlich, Regierungsassessor v. Guérard.

Den Eisenbahnbetriebskommissionen wurden nach Bedarf Beamte aus der Heimath, sowie auch aus der Truppe zugetheilt. Trotzdem bis Ende Januar nicht weniger als 3 600 Deutsche Eisenbahnbeamte aus der Heimath herangezogen waren, herrschte doch bei der steten Erweiterung des Bahnnetzes fortdauernd ein empfindlicher Mangel an Personal, und die in Frankreich wie auf Deutschem Boden thätigen Eisenbahnbeamten mussten mit Anspannung aller körperlichen und geistigen Kräfte arbeiten, um den gewaltigen Anstrengungen eines wechselvollen und unregelmässigen Betriebes, wie ihn die Kriegsverhältnisse mit sich brachten, zu genügen.

Auch an Betriebsmitteln herrschte auf den okkupirten Eisenbahnen andauernd empfindlicher Mangel, trotzdem nach und nach 280 Lokomotiven aus Deutschland überwiesen, 75 neu beschafft und über 50 brauchbare Maschinen in Feindesland vorgefunden wurden. An Französischen Wagen beschlagnahmte man etwa 4 000 Stück und ausserdem verkehrten am Ende Januar etwa 15 000 Deutsche Wagen auf Französischem Boden. Dass durch diese Abgaben an Betriebsmitteln die Betriebsverhältnisse auf dem heimathlichen Bahnnetz ungemein erschwert wurden und deshalb besondere Anstrengungen für die Eisenbahnbeamten mit sich brachten, ist selbstverständlich.

Auf dem okkupirten Bahnnetz ergaben sich ausserdem unzählige personelle, organisatorische und technische Schwierigkeiten, die bei einem derartig neuen, noch nie dagewesenen improvisirten Betrieb gar nicht ausbleiben konnten. Dazu kam noch die Unsicherheit der Bahnlinien gegenüber Unternehmungen des Feindes, der Franktireurs oder der feindlich gesinnten Bevölkerung; denn die militärische Sicherung eines Bahnnetzes von rund 3 800 km Betriebslänge konnte mit den verfügbaren Etappentruppen nicht immer ausreichend geleistet werden. Es hat denn auch nicht an Betriebsstörungen, Zerstörungen und Unfällen*) mancherlei Art gefehlt; aber dennoch gelang es, einen Kriegsbetrieb im Rücken der Feldarmee aufrecht zu erhalten, der den Bedürfnissen derselben genügt hat. Das ist aber eine grosse That unserer Deutschen Kriegsveteranen des Eisenbahnwesens, die höchstes Lob verdient und auch im Auslande volle Anerkennung und Bewunderung gefunden hat. Denn die Anforderungen, welche unsere heutigen Massenheere an die rückwärtigen Verbindungen stellen, sind nicht gering.

Da kam zunächst der Nachschub in Frage, welcher die Ergänzung an Menschen, Pferden, Waffen, Munition, Bekleidung und allen Bedürfnissen der Feldarmee umfasst. Als Ergänzung wurden allein 2 200 Offiziere, 222 600 Mann, 22 000 Pferde und 116 Geschütze nach Frankreich befördert. An Verpflegungsmitteln gebrauchte allein die Armee vor Metz täglich 40 000 Centner. In der Zeit vom 15. Oktober bis 8. Dezember beförderten die Linien in Feindesland 560 Eisenbahnwagen mit Feldpostpacketen. Ganz besondere Schwierigkeiten verursachte die Heranziehung des schweren Belagerungsmaterials mit Munition für die Beschiessung von Paris.

Auch für den Verkehr nach Deutschland wurden sehr bedeutende Anforderungen gestellt. Der Rücktransport der Kranken und Verwundeten war äusserst wichtig und schwierig. Am Ende des Krieges verkehrten 36 Sanitätszüge, die in etwa 210 Fahrten 40 000 Mann nach der Heimath fuhren.

---

*) Der Gesammtverlust der Feldeisenbahnabtheilungen und Betriebskommissionen im Kriege betrug:

	Offiziere	Mann	Beamte	
Todte . . .	—	2	16	hiervon entfallen 14 Todesfälle und 17 Verwundungen auf Eisenbahnunfälle.
Verwundete	1	2	22	
Vermisste .	2	140	27	

Eine gewaltige Transportleistung stellt der Transport von 384 000 Kriegsgefangenen nach Deutschland dar, deren schleuniger Abtransport nach der Schlacht bei Sedan und dem Fall bei Metz ganz besondere Schwierigkeiten verursachte.

Zu diesen Kriegstransporten mancherlei Art zwischen Deutschland und Frankreich kamen noch schleunige Truppenverschiebungen auf dem Kriegsschauplatze; z. B. der Gardelandwehrdivision von Strassburg nach Paris, des II. Armeekorps von Pont à Mousson nach Nanteuil, der 14. Division von dem nördlichen auf den südöstlichen Kriegsschauplatz u. a. m.

Bei allen diesen Leistungen handelte es sich um Massentransporte, die auf Linien auszuführen waren, auf denen ein mässiger, langsamer, vorsichtiger und meist unregelmässiger Betrieb nur mit Mühe aufrecht erhalten werden konnte. Die Ausladung und Einladung musste fast durchweg auf Bahnhöfen erfolgen, die für einen derartigen Massenverkehr gar nicht eingerichtet waren und keinen Raum für die Unterbringung von Gütern hatten, deren Abgabe an die Empfänger nicht sofort bei der Ankunft erfolgen konnte. So hat es denn auch an Unregelmässigkeiten und Klagen über die Eisenbahnen nicht gefehlt. Wer aber die zahllosen Schwierigkeiten zu beurtheilen vermag, welche dem Eisenbahnbetrieb in Feindesland entgegenstanden und wer es bedenkt, dass auch die Armee die Ausnutzung der Eisenbahnen erst lernen musste und zu mancherlei Erschwernissen im Betriebe Veranlassung gab, der wird es gerne bekennen, dass beim Bahnbetrieb in Frankreich Grosses geleistet worden ist.

Trat mit dem Beginn des Waffenstillstandes für die Armee die wohlverdiente Ruhe ein, so war dies für die Eisenbahnbeamten noch keineswegs der Fall. Freilich hatten auch sie die schlimmsten Zeiten hinter sich; denn das Uebereinkommen vom 30. Januar, welches den Franzosen auf einigen der grossen, aus Norden, Westen und Süden nach Paris führenden Schienenwege den Mitbetrieb im Rahmen des Durchgangsverkehrs einräumte, sicherte der Deutschen Verwaltung als Gegenleistung die miethweise Hergabe von 200 Lokomotiven und 5000 Wagen zu, wodurch dem bisherigen Mangel an rollendem Material endlich abgeholfen war. Da ferner jetzt sowohl von Deutscher wie von Französischer Seite mit allen Kräften an der Wiederherstellung der beschädigten Strecken gearbeitet wurde, konnte bald eine günstigere Vertheilung der Etappenlinien erfolgen. Auch war es von Vortheil, dass unseren Militärtransporten die Mitbenutzung der Pariser Gürtelbahn gestattet wurde.

Im Monat März fuhren auf einem Theile der im Deutschen Betriebe befindliche Bahnen auch Französische Militärzüge, da der Regierung der Republik die Heranziehung von Mobil- und Nationalgarde ohne Waffen nach Versailles zur Niederwerfung des Kommuneaufstandes zugestanden war. In derselben Zeit begann auch von Deutschland her die Rückführung der ungeheuren Massen dort befindlicher Kriegsgefangener.

Erst nachdem der Frankfurter Friedensschluss am 10. Mai 1871 dem Deutschen Volke den dauernden Besitz des mit soviel theuerem Blute erkämpften Siegespreises verbürgt hatte, begann in vier Staffeln der Rücktransport des Deutschen Heeres. Diese Bewegung nahm, mit dem V. Armeekorps beginnend, am 27. Mai ihren Anfang und dauerte bis in die ersten Tage des Juli. Nicht alle Korps waren von den Eisenbahnbetriebskommissionen in Frankreich einzuschiffen, denn eine starke Okkupationsarmee blieb im feindlichen Lande zurück; drei Korps kehrten mittelst Fussmarsches heim, und sechs Korps gelangten erst in Maxau, Saarlouis, Mainz und Frankfurt zur Verladung. Der Transport verlief überall planmässig; die Deutschen Eisenbahnbeamten bestanden auch diese letzte Probe mit Ehren.

Aus vorstehendem flüchtigen Rückblick auf die Ausnutzung der Eisenbahnen im Kriege 1870/71 geht hervor, dass denselben vom Erlass des Mobilmachungsbefehls bis über den Abschluss des Frankfurter Friedens hinaus eine ganz bedeutsame Rolle zufiel.

Mittelst der Eisenbahnen setzte sich das Friedensheer auf den Kriegsfuss und legte seine eiserne Kriegsrüstung an; mittelst der Eisenbahnen versammelten sich die gewaltigen Kriegsmassen an der Grenze; die Schienenwege ermöglichten die fortlaufende Ernährung, Ergänzung und Versorgung unserer Feldheere mit allem Nothwendigen und machten dadurch die Heeresleitung freier in ihren Entschliessungen; mit Bahntransporten sandte das Feldheer Kranke, Verwundete, Kriegsgefangene und Beutematerial nach der Heimath zurück; mittelst der Eisenbahnen war es möglich, kleinere und grössere Truppenkörper mit Schnelligkeit an bedrohte Punkte des Kriegsschauplatzes zu verschieben und auf solche Weise die Kräfte zu verdoppeln.

Wir erkennen aus dieser vielseitigen Ausnutzung der Eisenbahnen, dass dieselben ein hervorragendes Kriegsmittel der heutigen Kriegführung, eine strategische Waffe von gewaltiger Kraft sind.

Dass aber bei solcher sachverständigen Benutzung dieses Verkehrsmittels an die ausführenden Organe die allergrössten Anstrengungen herantreten müssen, liegt auf der Hand. Und diese waren im Kriege 1870/71 um so bedeutender, als solche Ausnutzung der Schienenwege im grossen Stile noch ohne Vorbild und daher das gegenseitige Verständniss zwischen der Armee und den Organen der Eisenbahnverwaltungen durch Erfahrungen noch nicht geklärt und gesichert war.

Heute wissen die Eisenbahnverwaltungen und ihre Beamten, welche hochwichtige Rolle ihnen in einem künftigen Kriege zufallen wird und heute ist auch in der Armee das Verständniss für das Wesen des Eisenbahnbetriebes, seine Eigenart, auf welche Rücksicht zu nehmen ist, wesentlich gereift. Das solches gegenseitige Verständniss für die Bedeutung der Eisenbahnen im Kriege in erfreulicher Weise erreicht worden ist, das verdanken wir den Männern, auf deren Erfahrungen wir heute weiterbauen.

An erster Stelle müssen wir hierbei des verstorbenen Feldmarschalls Graf Moltke gedenken, der — wie schon erwähnt — bereits frühzeitig die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung erkannt und in seiner langjährigen Wirksamkeit als Chef des Generalstabes der Armee die Wege vorgezeichnet und vorbereitet hatte, auf denen eine erfolgreiche Ausnutzung dieses neuen und wichtigen Kriegsmittels ermöglicht wurde. In allen seinen Kriegsplänen stellte er die Leistungen der Eisenbahnen mit bewundernswerther Sicherheit in seine strategischen Berechnungen ein.

Und diese übersetzte der leider auch nicht mehr unter uns weilende damalige Major v. Brandenstein, als Chef der Eisenbahnsektion des grossen Generalstabes, in Eisenbahndispositionen, die sich durch Einfachheit und Klarheit auszeichneten und deshalb auch so vortrefflich durchgeführt werden konnten. Durch diese Vorbereitungen für die Mobilmachung und den Aufmarsch der Deutschen Heere 1870 hat v. Brandenstein die höchste Bewunderung im In- und Auslande gefunden und ganz besonders auch bei seinen Mitarbeitern, den Kriegsveteranen, die am 10. Mai d. J. zur Erinnerungsfeier versammelt oder auch bereits zur grossen Armee abberufen sind.

Die Namen aller pflichttreuen Deutschen Beamten und Offiziere, die im Militäreisenbahnwesen thätig waren, hier anzuführen oder der besonderen Thätigkeit einzelner Personen zu gedenken, ist im Rahmen dieses Aufsatzes ausgeschlossen; aber die hohen Leistungen, welche unter schwierigen Verhältnissen erreicht wurden, beweisen besser als viele Worte, dass jene braven Männer mit voller Hingebung und seltener Thatkraft gearbeitet und sich hierdurch für alle Zeiten den Dank der Armee, den Dank des Vaterlandes verdient haben.

So hat denn die herrliche Zuversicht, welche der damalige Preussische Handelsminister in seinem eingangs erwähnten Erlass vom 19. Juli 1870 aussprach, sich in glänzendster Weise erfüllt:

„Auch den Eisenbahnen gebührt ihr Theil
am Siege und Ruhme des Vaterlandes."

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.

In dem mit der Berathung dieser Regierungsvorlage sich befassenden Eisenbahnausschusse (s. Nr. 33 S. 299 d. Ztg.) legte der Referent, Abg. Szczepanowski, seinen Bericht vor, welcher auf Grund seiner angestellten Berechnungen zu anderen, für den Staat günstigeren Ergebnissen als der Motivenbericht der Regierungsvorlage gelangt. Zu deren Prüfung wurde nun ein Subkomitee entsendet. Im Ausschusse selbst hielt Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg früher noch eine Rede, in welcher er, den Standpunkt der Regierung nochmals hervorhebend, erklärt, dass für die Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit des Vorgehens der Regierung schon die Männer bürgen, welche das Uebereinkommen abgeschlossen haben. Die Sache liege im Grunde ja ziemlich einfach. Der Staat hat das Recht, das alte Netz der Nordwestbahn einzulösen. Dabei ergibt sich aber eine Reihe von Fragen, wie die Steuerfrage, die Trennung des Pensionsfonds, die Uebernahme des Personals usw., deren Austragung die Ziffer des Einlösungspreises beeinflusst und sie unter Umständen ungünstig gestalten kann. Die Regierung behält sich vor, im Subkomitee das alles näher darzulegen. Der Kaufpreis des Uebereinkommens setzt sich zusammen aus der nach Auffassung der Regierung in minimo zu entrichtenden konzessionsmässigen Einlösungsrente für das garantirte Netz und aus dem Entgelt für das freiwillig zu überlassende Elbethalnetz, wobei für letzteres eine kleine Aufzahlung geleistet wird, welcher jedoch alle die werthvollen Kompensationen gegenüberstehen, die dem Staate in Gemässheit des Uebereinkommens zufallen, als die Ertragssteigerung bis zum Zeitpunkte der konzessionsmässigen Einlösung des Elbethalnetzes, die Rückzahlbarkeit der Staatsschuldverschreibungen, der Gewinnantheil bei der Konversion der fünfprozentigen Prioritätsanleihen. All das wäre schon eine reichliche Kompensation für die geleistete Aufzahlung. Hierzu kommt aber der ungeheure verkehrspolitische Vortheil der gleichzeitigen Erwerbung der Elbethalbahn, welche den Zugang zum Umschlagplatze Laube für die Staatsbahnverwaltung eröffnet. Für diesen Weg bietet weder die Görlitzer Route, noch die Böhmische Nordbahn einen vollwichtigen Ersatz. Andererseits gewährt aber der Besitz der Elbethalbahn dem Staate den Vortheil, auf den Verkehr und den künftigen Einlösungspreis der Staatseisenbahn-Gesellschaft einwirken zu können. Alle anderen Wege nach Laube hätten unter Umständen eine Belastung für den Staat zur Folge. Der Besitz der Elbethalbahn sichert dem Staate eine Verbesserung der Verkehrsquote seines Netzes im Gemeinschaftsverkehre, an welchem derzeit die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 47 %, die Elbethahllinie mit 23 % und die K. K. Staatsbahnen im Vereine mit der Böhmischen Nordbahn mit 30 % partizipiren. Der Minister hält es für ausgeschlossen, dass von Seite der Gesellschaft auf eine Reduktion des Kaufpreises, falls eine solche neuerlich angeregt werden sollte, eingegangen werden würde; eher könnte vielleicht eine Verlängerung des Termins, innerhalb dessen die Gesellschaft an das Uebereinkommen gebunden ist, zu erlangen versucht werden. Der Minister schliesst mit der Bitte, den Vertrag einer eingehenden objektiven Prüfung unterziehen zu wollen, und stellt zu diesem Zwecke die Fachorgane des Ministeriums dem Ausschusse, beziehungsweise dem Subkomitee zur Verfügung.

Die Veröffentlichung der Beschlüsse der Pariser Konferenz über das Eisenbahn-Frachtrecht.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde wegen der Veröffentlichung dieser Beschlüsse interpellirt und dabei folgendes bemerkt:

Man hat zur Begründung der Geheimhaltung angeführt, dass die Mitglieder einer solchen internationalen Konferenz allerdings mit Instruktionen versehen sind, aber ihre Beschlüsse doch nur mit dem Vorbehalte der Genehmigung derselben von Seite der respektiven Regierungen fassen. Die Beschlüsse seien daher erst dann als perfekt anzusehen, wenn diese Zustimmung erfolgt ist. Die Richtigkeit dieser Behauptungen soll nicht bestritten werden, aber eine Begründung für die Geheimhaltung bieten sie nicht, denn eben darum handelt es sich, dass die Beschlüsse der Konferenz zur öffentlichen Diskussion gestellt werden sollen, ehe sie perfekt sind und die Regierungen sich an dieselben fest gebunden haben. Es handelt sich hier nicht um geheime Staatsverträge, sondern um die Regelung wichtiger Privatrechtsverhältnisse. Es sind darum auch die Beschlüsse ähnlicher internationaler Konferenzen, wie der des Weltpostverkehrs, trotzdem dieser nur Staatsanstalten betrifft, sofort, ja noch während der Konferenzdauer verlautbart worden. Zudem wird hinsichtlich des Internationalen Eisenbahnfrachtrechtes von der Volksvertretung und von den Interessenten ein besonderer Werth eben darauf gelegt, vor der endgültigen Feststellung der neuen Bestimmungen nicht wieder, wie seinerzeit, umgangen zu werden. Die baldige Veröffentlichung der Pariser Beschlüsse erscheint daher dringend geboten.

Das Projekt der Tauernbahn.

Im Eisenbahnausschusse urgirte ein Abgeordneter der Stadt Triest diese Angelegenheit mit Rücksicht darauf, dass Triest neuerlich durch den Bau der Vintschgaubahn und deren Verbindung mit Venedig bedroht werde. Nachdem ein anderer Abgeordneter bemerkt hatte, dass man in Tirol an die Verbindung mit Venedig nicht denke, nahm der Eisenbahnminister das Wort. Er verwies auf die eingeleiteten Studien in der Tauernbahn-Angelegenheit, bezüglich welcher bereits die ersten Konferenzen zwischen den Ministerien stattgefunden haben. Bei den ganz bedeutenden Kostensummen, um die es sich handelt, müssen noch eingehende Erhebungen gepflogen werden, namentlich bezüglich der Verkehre, deren Heranziehung ins Auge gefasst wird, da auch in dieser Richtung die Wünsche der Interessenten auseinandergehen. Diese Studien seien noch nicht abgeschlossen. Es war nie in Aussicht genommen, die Vorlagen in dieser Frühjahrssession einzubringen. Die Angelegenheit werde nicht aus dem Auge gelassen werden, und die Regierung werde dann mit einem bestimmten Antrage hervortreten.

Versetzung von Eisenbahnbeamten aus der Centralleitung in die Provinz.

Eine diesfällige Interpellation beantwortete der Eisenbahnminister dahin, dass auf die privaten Verhältnicse der Bediensteten die entsprechende Rücksicht genommen werde, und versichert, dass er bei Lösung dieser und der ähnlichen sich durch die Einführung der neuen Organisation ergebenden, das Wohl des Personals berührenden Fragen nicht nur streng gerecht, sondern auch mit wohlwollendster Rücksichtnahme auf die persönlichen Verhältnisse der Bediensteten vorgehen werde.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Ungarn.

Das offizielle Organ des Königlich Ungarischen Handelsministeriums „vasuti és közlekedési közlöny" veröffentlicht die Zusammenstellung der im IV. Quartale 1895 ertheilten 35 Vorkonzessionen, von welchen 16 verlängert und 19 neu verliehen wurden, und zwar sämmtlich auf 1 Jahr. Im ganzen Jahre 1895 fanden 179 Neuertheilungen, bezw. Verlängerungen von Vorkonzessionen statt.

Konzessionsverhandlungen, betreffend 10 Vizinalbahnen in Ungarn.

Im Abgeordnetenhause wurden die vom Eisenbahnausschuss befürworteten Regierungsvorlagen, betreffend die Konzessionirung von weiteren 10 Vizinalbahnen, in Berathung gezogen. Seitens der Opposition wurde unter Hinweisung auf die (auch in dieser Zeitung besprochenen) Missbräuche bei der Konzessionirung von Vizinalbahnen beantragt, dass keinerlei Eisenbahnkonzession ertheilt werden soll, bis der Handelsminister nicht den von ihm in Aussicht gestellten Entwurf eines neuen Lokalbahngesetzes vorlegt. Der Minister erwiderte, dass die vorliegenden Konzessionen schon älteren Datums sind und mit deren Genehmigung doch nicht so lange gewartet werden kann, bis das neue Gesetz geschaffen sein wird. Nachdem er noch erklärt hatte, dass sich kein Abgeordneter unter den Konzessionswerbern befindet, wurden die Vorlagen mit grosser Majorität angenommen. Eine gleiche Annahme seitens der Magnatenkammer ist ebenso gewiss, wie die Sanktionirung der Vorlagen durch die Krone. (Die Konzessionsurkunden selbst werden in dieser Zeitung demnächst mitgetheilt.)

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat März d. J.

Im März d. J. kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 140; bei den Personenzügen über 20 Minuten 306; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 65; im ganzen 511. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn und Schadhaftwerden von Fahrzeugen. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht erreicht werden konnten, betrug 34.

Bahneröffnungen.

Die am 17. April d. J. eröffnete Lokalbahn Nagy-Bélicz-Privigye hat folgende Stationen bezw. Haltestellen:

Simony, Nagy-Ugrócz, Oszlány, Nyitraszeg, Nemes-Kosztolány, Nyitra-Novák und Koós.

Diese 29 km lange Lokalbahn untersteht der donaulinksseitigen Betriebsleitung der Ungarischen Staatsbahnen.

Die am 26. April d. J. eröffnete Valsuganabahn beginnt in der Station Trient der Linie Kufstein-Ala der K. K. priv. Südbahn und führt bis zur Reichsgrenze bei Tezze über nachstehende Stationen bezw. Haltestellen: Villazuno (St.), Povo (H.), Ponte Alto (H.), Roncegno (St.), Pergine (St.), S. Christoforo (H.), Calceranica (H.), Caldonazzo (St.), Levico (St.), Barco (H.), Novaledo (H.), Roncegno-Marter (St.), Borgo (St.), Castelnuovo (H.), Strigno (St.), Ospedaletto (H.), Grigno (St.), Tezze (H.). Hierbei werden die Haltestelle Ponte Alto blos für den Personenverkehr, alle übrigen Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr, sämmtliche Stationen für den Gesammtverkehr in Benutzung genommen.

Den Betrieb dieser 63 km langen Lokalbahn wird die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen führen, und wird diese Strecke speziell der Eisenbahn-Betriebsdirektion in Innsbruck unterstellt.

Von Tezze, der vorläufigen Kopfstation der Strecke, soll die Bahn über Primolano nach Bassano zum Anschlusse an die Oberitalienische Bahn fortgeführt werden, womit eine ausserordentliche Abkürzung der Route nach Venedig erzielt wäre.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das gesetzliche Werthverhältniss zwischen dem Oesterreichischen und dem Deutschen Gelde ist in letzter Zeit wiederholt erreicht worden. Der innere Werth von 100 *M.* der Deutschen Reichswährung ist nämlich gleichgestellt mit 58,7813 Goldgulden der Kronenwährung. Der Preis für sofort lieferbare Marknoten war schon mit 58,775, also sogar um eine Kleinigkeit tiefer als die gesetzliche Relation, amtlich notirt. Nichts destoweniger war die Wiener Börse, durch den ihr nicht genehmen Ausgang der Bürgermeisterfrage und durch die blutigen Arbeiterexcesse am 1. Mai in Wien, sehr verstimmt. Es nahmen infolge dessen die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3405), Staatsbahn (349,50), Südbahn (95,25), Aussig-Teplitzer Bahn (1695), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1480), Buschtêhrader Bahn Lit. B (541) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (291) eine weichende Richtung. Dagegen erhöhten sich die Kurse der Nordwestbahn (269,25), Elbethalbahn (278) und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (216,28), weil für die Annahme der bezüglichen Regierungsvorlagen von Seite des Eisenbahnausschusses eine günstige Stimmung obwaltet, wenn einige Modifikationen derselben eintreten, was in sichere Aussicht gestellt wird. Während der Aktienkurs der Kaschau-Oderberger Bahn (193) sich um ein weniges erhöhte, blieb der Kurs der Ungarisch-Galizischen Bahn (207) unverändert. Für die Aktien der Internationalen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft (415) zeigte sich infolge ihrer Generalversammlung ein lebhafter Begehr.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien ist die an der Linie Pragerhof-Budapest zwischen der Haltestelle Szemes und der Station Szantod neuerrichtete Haltestelle Balaton Földvár am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 7. Mai 1896. (919)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München werden künftighin die Stationen Moosach der Bahnlinie München - Regensburg und Bruck der Bahnlinie München-Kempten die Bezeichnung „Moosach bei München“ und „Bruck bei München“, die für Güterabfertigung eingerichteten Haltestellen Moosach der Lokalbahn Grafing-Glonn und Bruck der Lokalbahn Erlangen-Herzogenaurach die Bezeichnung „Moosach bei Grafing“ und „Bruck bei Erlangen“ führen.

Berlin, den 7. Mai 1896. (920)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge des mehrtägigen Regenwetters sind auf der Nebenbahn Dt. Wette-Gr. Kunzendorf grössere Dammrutschungen eingetreten, sodass der Betrieb auf derselben seit gestern eingestellt werden musste. Der Zeitpunkt für die Wiederinbetriebnahme der Strecke lässt sich bei dem andauernden Regenwetter noch nicht bestimmen.

Breslau, den 6. Mai 1896. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft. Der Elbeumschlagsplatz in Tetschen a. E. Station Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz wurde wegen Hochwassers vom 5. Mai l. J. an bis auf weiteres gesperrt, die Güteraufnahme für diesen Umschlagplatz sistirt und sind die dahin rollenden Güter aufgehalten worden.

Prag, den 5. Mai 1896. (922)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 1. Am 15. Mai d. J. gelangt für Steinkohlentheer bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Angern K. F. N. B. nach Ratibor der Ausnahmefrachtsatz von 77 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 5. Mai 1896. (923)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der Gruppe V. Mit sofortiger Gültigkeit treten im oben bezeichneten Verkehr zwischen Aschersleben einerseits und Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Sonneberg (Thür.) und Steinach a. d. Werrab. andererseits ermässigte Entfernungen in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 6. Mai 1896. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Vom 15. Mai 1896 ab werden die Stationen Mocker i/Westpr. und Thorn des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 5 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz, nach Frankreich und darüber hinaus einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Mai 1896. (925)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum 6. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der Nachtrag II ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Stationen der Grossh. Hessischen Nebenbahnen Weinheim-Fürth im Odenwald und Jugenheim-Seebach; ferner Ergänzungen und Aenderungen in den Ausnahmetarifen und Berichtigungen von Tarifentfernungen.

Karlsruhe, den 3. Mai 1896. (926)
Generaldirektion.

Gruppentarif VI-Cassel-Frankfurt am Main. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a obigen Tarifs den entsprechenden Ausnahmesätzen des Lokaltarifs der Hessischen Ludwigsbahn bezw. des Gütertarifs für den Frankfurt - Hessischen Wechselverkehr — soweit dies nicht schon der Fall ist — gleichgestellt. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 2. Mai 1896. (927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II und Gruppen-Wechseltarif II/III. Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1896 wird im Gruppentarif II und im Berlin - Stettin - Schlesischen Gütertarife (Gruppe II/III) die Vorschrift wegen Frachtberechnung nach dem Ladegewicht für Braunkohlenkoks (auch Grudekoks genannt) bei Gestellung von Wagen mit 15 t und höherem Ladegewicht im Ausnahmetarif 6 a aufgehoben.

Breslau, den 30. April 1896. (928)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Mit Wirkung vom 15. d. Mts. wird die Tarifstation Weinheim (Hildebrands Mühlen) in den Main-Neckarbahn-Pfälzischen und den Main-Neckarbahn-Hessischen Güterverkehr einbezogen.

Näheres bei unserer Güterabfertigung Weinheim Hauptbahnhof.

Darmstadt, den 4. Mai 1896. (929)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892. Mit dem 10. d. Mts. wird die Station Nordhorn der Bentheimer Kreisbahn in die für rohe Baumwolle gültige Klasse 12 des vorbezeichneten Tarifs aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Mai 1896. (930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite IV.

Nr. 9. Jahrgang 1896. Berlin, am 9. Mai 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A F	—	1	Fass	leer	—	1	Döbeln	Sächsische Stsb.	
2	A K	344	1	„	gefüllt	162	2	Schiltigheim	Elsass-Lothring.	
3	A K & Co.	10396	1	Kiste	Herrenhemden	22	3	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
4	A R	10757	1	„	Porzellanspielwaaren	38	4	Hamburg H.	„	
5	B	—	10	Kolli	Ofenthüren	24	5	Marne	„	
6	B (weiss)	2	1	Stück	Ofentheil	?	6	Husum	„	
7	B (roth)	—	1	„	Pflugschaar	6	7	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
8	B W	873	1	Kiste	Rockaufhänger	100	8	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
9	C	809	1	„	weisse Weingläser	57	9	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremerhaven.
10	C B	20	1	Blechfl.	Salmiakgeist	42	10	Köln	K. E.-D. Köln	
11	C B	2058	1	—	l. Kistchen	11,5	11	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
12	C E A	1380	1	Kiste	leer	9	12	Dresd.-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
13	C E W	8371	1	„	Holzwaaren	40	13	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
14	C K	—	1	Korb	leer	10	14	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
15	C K	338	1	Kiste	Bücher	87	15	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
16	C R	1116	1	„	neue Kleidungsstücke	—	16	Gera	K. E.-D. Erfurt	
17	D N	404	2	Kübel	Schmalz	30	17	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
18	E & K	35.595	1	Fass	leer	37	18	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
19	F K	91	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren	56	19	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
20	F K	22	1	Stab	Eisen	8	20	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
21	F K	1	1	Kiste	Holzmodelle	49	21	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
22	G	19	1	—	gusseis. Zahnrad	1,5	22	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
23	G H	1116	1	Fass	leer	35	23	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
24	G P	660 919 / 2623	3	Kisten	Flaschen	98	24	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
25	G V	3240	1	Kiste	Porzellan	108	25	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
26	H	—	1	Stab	Flacheisen	24	26	Pronsfeld	St. Johann-Saarbr.	
27	H	28	1	Kiste	Bücklinge	5	27	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	für 85 ₰ verkauft.
28	H	—	4	—	Ofentheile	12	28	Heidelberg	Badische Stsb.	
29	H	3	1	Oelfass	leer, gebr.	35	29	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
30	H	I/III	1 / 1 / 1	Bund / „ / „	rohe Leisten / „ Latten / alte Bretter	55	30	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
31	J A / R	4563 / 64	2	Rollen	Drahtgewebe	54	31	Rheine	K. E.-D. Münster	beschr.: Rheine.
32	J H	2689	1	Papier	Holzaufsätze	9	32	Ratingen-West	K. E.-D. Elberfeld	
33	M & C	1911	1	Pack in Stroh	Sägen	110	33	Langenberg Westf.	K. E.-D. Münster	beschr.: Langenberg.
34	J W	—	1	—	l. Schliesskorb	5	34	Mannheim	Badische Stsb.	
35	K	—	1	Korb	leere Körbe	12,5	35	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
36	K	6033	1	Stange	Eisen	52	36	Soest	K. E.-D. Münster	
37	K K	4	1	Sack	Kartoffeln	45	37	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
38	L	437/38	2	Rollen	Drahtgeflecht	33	38	Marne	K. E.-D. Altona	
39	L	—	1	—	Eisenplatte	48	39	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
40	M	645	1	Kiste	Blechwaaren	9	40	Danzig	K. E.-D. Danzig	
41	M B / M K	4 / 120 / 140	24	Bund	Stühle	192	41	Strassburg	Elsass-Lothring.	
42	M T	443	1	Tonne	Butter	29	42	Dresd.-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
43	P	1058	1	Kiste	Zündhölzer	21,5	43	Carden	St. Johann-Saarbr.	
44	P K	—	1	Kollo	eis. Drahtspanner	0,5	44	Karthaus	„	
45	R	—	1	„	Gussrohr	7	45	„	„	
46	R	7	1	Kiste	Wurst	37	46	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
47	R	7	1	„	Wurst	37	47	Spandau	K. E.-D. Berlin	
48	R A G u. R	—	2	Stangen	Messerstahl	13 u. 14	48	Kolmar i. P.	K. E.-D. Bromberg	
49	R C	572	1	Kiste	Nickelketten	17,5	49	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
50	R D	—	1	Stück	Eisentheil	28	50	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
51	R G	20/21	2	Pack	Papier	162	51	Köln	K. E.-D. Köln	
52	R G C	4503	1	Kübel	ansch. Schweizerkäse	43	52	Oelsnitz i. V.	Sächsische Stsb.	
53	R W	555	3	Stück	Hemmschrauben	4	53	Diekirch	Wilh.-Luxemburgb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	S	1	1	Kiste	Theile einer sogen. Herkulessäule, 1 Holz- u. 1 Blechpuppe, Denkmünzen u. Werkzeug	28,5	54	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Jahrmarktswaare.
55	S	41	1	Korb	Umzugseffekten —	12	55	Geestemünde Z.	„	
56	S B / S B / D V	868 / 2043	2	—	Bindeketten —	—	56	Rheda	„	
57	S D B	—	1	Stück	Drahtzieher —	6	57	Lübtheen	Meckl. Friedr. Frzb.	
58	I St	2	1	rohe	Haut —	48	58	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
59	S Stb / N M E	—	1	Bund	6 Wagenschlüssel —	—	59	Oppeln	K. E-D. Kattowitz	
60	T G	317/8	2	Stück	Harrasse —	61	60	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
61	K & Co. Bremen	5057	1	Kiste	leer —	19,5	61	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
62	Breslau	1395	1	Pack	Wagendecke —	—	62	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
63	L. & D., Brünn	4329	1	Blechbüchse	schwarze Farbe —	67	63	Ratibor	„	
64	Chemin de fer	21643	1	Wag.	Eisenbahnwag.-Bestandtheile	10 070	64	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
65	Frisch, Sommerau	—	1	Sack	Föhrensamen —	1,5	65	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
66	Krause J. L. F. P.	—	1	Kiste	Glas —	52	66	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
67	Lamsdorf	—	2	Bund	hölz. Siebreifen —	31	67	Lamsdorf	K. E.-D Kattowitz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
68	weiss	1	1	Stange	Stahl —	36	68	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
69	roth	1	1	Stück	Maschinentheil —	10	69	N.-Schöneweide-Joh.	K. E.-D. Berlin	
70	—	II	1	—	l. Korbflasche —	8	70	Mannheim	Badische Stsb.	
71	weiss	5	1	Stück	Wasserpfanne —	29	71	Zwickau	Sächsische Stsb.	
72	—	8	18	„	Blecheimer —	—	72	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	94	1	Ballen	Seegras —	42	73	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
74	—	03106	1	—	Lanze —	8	74	Brakel	K. E.-D. Münster	*)
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
75	roth	—	1	—	Eisenrohr —	22	75	Broddydamm	K. E.-D. Danzig	
76	blau-weiss	—	1	—	Roststab —	4	76	Lugau	Sächsische Stsb.	
77	gelb ×	—	1	—	eis. Ofenthür —	8	77	Grimma ob. B.	„	
78	gelb ×	—	1	Stab	Eisen —	2	78	Zwickau	„	
79	weiss	—	1	Stange	Flacheisen —	18,5	79	„	„	
80	weiss	—	2	Stück	Ofentheile —	8	80	Chemnitz	„	
81	weiss ×	—	4	„	Gusstheile —	8	81	Markneukirchen	„	
82	grüner Strich	—	1	—	Eisenstange —	32	82	Eichicht	K. E.-D. Erfurt	
83	✡ CA	363	2	—	leere Körbe —	—	83	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
84	△ H H	7905	1	Fass	? —	196	84	Düsseldorf-D.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
85	—	—	1	Pack**)	2 Achsen mit Buchse	6,5	85	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	**) in Leinen.
86	—	—	8	Säcke	Anthracitkohlen —	400	86	Schirmeck	Elsass-Lothring.	
87	—	—	1	—	Biberkinderhemd —	—	87	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
88	—	—	2	—	eis. Bindeketten —	29	88	Osnabrück Br. B.	K. E-D. Münster	8,5 m lang.
89	—	—	2	—	kl. Bleche —	0,5	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	—	—	3	Körbe	Blechkannen —	8	90	Karlsruhe	Badische Stsb.	
91	—	—	5 / 2	Stück / „	Bretter 8 m lg — / Bretter 6,6 u. 5 m lg.	—	91	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
92	—	—	1	Pack	Cementsäge —	7	92	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
93	—	—	1	Bll.	Confection —	20,5	93	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
94	—	—	1	Pack	woll. Decke —	1,5	94	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
95	—	—	2	Stangen	□Eisen —	15	95	Haltingen	Badische Stsb.	
96	—	—	1	Bund	5 Stangen blank gezogenes ∅ Eisen	22	96	Meissen	Sächsische Stsb.	
97	—	—	3	Stück	Eisenstäbe —	2	97	Zittau	„	
98	—	—	1	„	Eisenstange mit 2 Mutterschrauben	8	98	Dresden-A.	„	
99	—	—	2	„	Eisentheile —	1,5	99	Brieg	K. E.-D. Breslau	

*) Bezettelt: Sag. Nr. 1257. dess. Nr. 03106 Lanze *M.* 5,50.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
100	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	13	100	Bingerbrück	K. E.-D. Köln	
101	—	—	1	"	Fahrradpedale	0,5	101	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
102	—	—	1	Fass	?	68	102	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	—	lebendes Ferkel	—	103	Bautzen	Sächsische Stsb.	verkauft
104	—	—	1	Korb	leere Flasche	4	104	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	—	Gusstheil	1	105	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
106	—	—	1	—	Holzschaufel	?	106	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	—	eis. Kammrad (alt)	4,5	107	Sommerstedt	"	
108	—	—	1	Sack	Kartoffeln	66	108	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
109	—	—	1	—	Kesselofen	39,5	109	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
110	—	—	22	—	Kinderspielwagen	36	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	mit Blaustift
111	—	—	1	Kiste	leer	17	111	Apolda	K. E.-D. Erfurt	beschr.: In-
112	—	—	1	Holzkoff.	Kleider	34	112	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	spektor
113	—	—	1	Reisekorb	Kleider	14	113	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Tiedt
114	(Gepäck)	—	1	"	Kleider u. Wäsche	25	114	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Mallmitz.
115	—	—	1	Pack	neue leere Körbe	19	115	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	3	—	leere Körbe	9,5	116	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
117	—	—	1	Bund	2 kl. Kofferschlüssel	—	117	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
118	—	—	1	Stück	altes Kupferrohr	7	118	Oelsnitz i. V.	Sächsische Stsb.	alte Bekle-
119	—	—	1	—	eis. Kurbel	10	119	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	bung Bre-
120	—	—	1	—	Latirbaum	—	120	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	men u. Saar-
121	—	—	1	—	Margarinekübel	5	121	Friedrichstadt	K. E.-D. Altona	brücken.
122	—	—	1	Pack	Maueranker	20	122	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	—	2	Block	Messing	17	123	Iserlohn	"	
124	—	—	1	Kollo	Messingstange	0,5	124	Wermelskirchen		
125	—	—	1	Pack	Packleinwand	—	125	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
126	—	—	1	Packet	6 Papierhalter*)	0,5	126	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	*) von Draht.
127	—	—	1	Stück	Pflugschaar	—	127	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
128	—	—	4	—	Piassavabesen	6,5	128	Crefeld	K. E.-D. Köln	
129	—	—	1	Bund	Reiserbesen	13	129	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
130	—	—	2	Stangen	Rundeisen	17	130	Offenburg	Badische Stsb.	
131	—	—	1	Bund	Säcke	11	131	Metz	Elsass-Lothring.	
132	—	—	1	Pack	leere Säcke	15	132	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
133	—	—	5	Stangen	Stahl	45,5	133	Marggrabowa	K. E.-D. Königsberg	
134	—	—	1	—	Stahlrohr	5,5	134	Basel	Badische Stsb.	
135	—	—	1	Pack	eis. 1 m lange Stangen	4	135	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
136	—	—	1	"	50 Stiele	20	136	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
137	—	—	1	Stück	Treppenleiter	30	137	Dresd.-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
138	—	—	1	—	Velocipedtritt	—	138	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
139	—	—	1	—	leerer Verschlag	8	139	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
140	—	—	2	—	Viehgitter	—	140	Rheda	K. E.-D. Hannover	
141	—	—	4	Stück	eis. Vorlegebäume	—	141	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
142	—	—	1	—	alter Waschständer	—	142	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
143	—	—	2	Stück	Wassereimer	5	143	Klingenthal	Sächsische Stsb.	
144	—	—	1	Kollo	Winkeleisen	1,5	144	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	—	4	Kolli	Zieheisen	45	145	Plettenberg	"	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B H	466	1	—	hölz. Gestell	26	1	Hoerde	K. E.-D. Essen	
2	D	721	1	Kiste	leer	11	2	Charleroi Etat	Grand Central Belge	
3	F W	174	1	Pack	2 Stühle	10	3	Essen Bm.	K. E.-D. Essen	
4	J L	101	1	Sack	Kleidung	15	4	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
5	M C F	215	1	Kiste	versch. Inhalts	37	5	Anvers Bss.	Grand Central Belge	
6	M K	II	1	"	Zinkdraht	18	6	Duisburg	K. E.-D. Essen	
7	M K roth /////	—	1	—	Gusseisentheil	1	7	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
8	R B	3397	1	Eimer	Gelee	13	8	Duisburg	K. E.-D. Essen	
9	V B	—	1	Korb	Bücklinge	14	9	"	"	
10	W H	2292	1	Pack	Schüppen	26	10	Courl	"	**)
11	—	40928	1	—	Tisch	—	11	Emmerich	"	
12	—	13	1	Sack	Salpeter	28	12	Castrop	"	
13	weiss	1	1	—	eis. Deckel	4	13	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
14	—	—	1	Fass	Bleiweiss	—	14	Anvers Bss.	Grand Central Belge	
15	—	—	1	—	tannenes Brett	2,5	15	Broich	K. E.-D. Essen	90 cm lang, 29 " breit.
16	—	—	1	Pack	6 Drahtkörbe	3	16	Bochum Bm.	"	
17	—	—	1	—	Schnur neuer Fasskeile	—	17	Wanne	"	
18	—	—	2	—	eis. Flanschen	6	18	Steele Nord	"	
19	—	—	1	Bund	4 Gasröhren	40	19	Essen Bm.	"	
20	—	—	1	Pack	Holzschuhe	5	20	Dortmund Rh.	"	
21	—	—	1	Ballen	Nessel	21	21	Hattingen	"	
22	—	—	5	—	alte eis. Platten	7	22	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
23	—	—	1	Pack	Schüppen	22	23	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
24	—	—	2	—	Schrottleitern	—	24	Laer	"	
25	—	—	1	Stab	Stahl	3,5	25	Kettwig	"	
26	—	—	1	Pack	Stahlfaçonstücke zu Schaufeln	33,5	26	Wattenscheid	"	
27	—	—	1	—	Verschlusshülse zu einer Kohlensäureflasche	3	27	Dortmund Km.	"	

**) Abs. W. Herberg, Buschhausen b/Halver i. W. mit Begleitschein 18 v. 1./4. ab Unna in Courl eingegangen.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. Die für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen, Rhein.-Westfälisch-Niederländischen, Belgisch- und Niederländisch-Südwestdeutschen, Belgisch- u. Niederländisch-Bayerischen Verkehre, sowie im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. vom 15. Mai bis 31. Dezember 1895 gewährten Frachtermässigungen treten auch für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember 1896 in Kraft. Der für die Frachtbegünstigung der neuen leeren Obstkörbe vorgeschriebene Nachweis ist längstens innerhalb eines Jahres von der Auflieferung der neuen Körbe ab zu führen.

Köln, den 5. Mai 1896. (931)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 5 Heft. Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Zu dem Tarif für den vorbezeichneten Verkehr ist mit Wirkung vom 1. Mai d. J. der Nachtrag IV erschienen.

Stuttgart, den 4. Mai 1896. (932)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. tritt für die Beförderung von Roheisen in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von der Station Rodingen der Prinz Heinrichbahn nach der Station Herne des Eisenbahndirektionsbezirks Essen der Frachtsatz von 8.59 ℳ für 1 000 kg in Kraft.

Köln, den 2. Mai 1896. (933)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. von Russischen Stationen über Mlawa nach Danzig und Neufahrwasser vom 19. April/1. Mai 1895 ist mit Gültigkeit vom 20. April/2. Mai d. Js. der III. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält Abänderungen von Bahnbenennungen, Aufnahme neu eröffneter Stationen und Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Deutschen Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung käuflich zu haben.

Danzig, am 4. Mai 1896. (934)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. Js. wird die Station Martinstein des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif 17 für Hopfenstangen des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verbandsgütertarifs, Theil II, Heft A, 1. Abtheilung, aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Martinstein.

Köln, den 4. Mai 1896. (935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 15. Mai d. Js. treten für den Verkehr zwischen Falkenau-Hillemühl einerseits und Bischofswerda und Neustadt i. Sachsen andererseits, ferner zwischen Schönlinde einerseits und Colditz und Mügeln b. Pirna andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a u. b (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 5. Mai 1896. (936)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für den Verkehr von Friedland in Mecklenburg trans. nach Neubrandenburg N. F. ein Ausnahmetarif für gebrannte Mauersteine, deren Ursprungsort Ueckermünde ist, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle in Friedland, sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Berlin, 4. Mai 1896. (937)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Mitteldeutscher und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 15. Mai 1896 tritt in den vorbezeichneten Verkehren der Ausnahmetarif 27 (Seehafen-Ausnahmetarif) für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern in Kraft.

Derselbe ist gültig für den Verkehr von den Stationen der Oberhessischen Bahnen, der Main-Neckar-, Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahnen, Badischen Staatsbahnen, Württembergischen Staatsbahnen, der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn nach den Stationen Danzig und Neufahrwasser des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig, nach Königsberg i. Pr. und Memel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. und nach Barth, Colberg, Crampas-Sassnitz, Greifswald, Lauterbach a. Rügen Ribnitz, Stettin, Stralsund, Swinemünde, Ueckermünde und Wolgast des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Mai 1896. (938J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Einführung eines Nachtrages II zum Tariftheil I. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. Juli 1896, gelangt der Nachtrag II zum Tariftheile I des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. März 1896, zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Güterklassifikation.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 2. Mai 1896. (939)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit 1. Juli 1896 tritt zu dem vom 1. August 1895 gültigen Tariftheil II, Heft 1 für den vorbezeichneten Grenzverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Tarifbestimmungen.
2. Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen:
   - A. Ergänzung und theilweise Aenderung der Frachtsätze für die Stationen Passau, Salzburg, St. Michael und Simbach und Einbeziehung der Station Pernitz-Muckendorf in den Tarif;
   - B. theilweise Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes III für die Stationen Lemberg, Przemysl und Tarnopol;
   - C. theilweise Aenderung der Frachtsätze für die Stationen Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Jägerndorf und Ziegenhals;
   - D. Aenderung von Frachtsätzen für die Stationen der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn;
   - E. ermässigte Frachtsätze für Kartoffeln;
   - F. ermässigte Frachtsätze für Terpentinöl;
   - G. Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV von Triest und Fiume nach Brody, Nowosielitza und Podwoloczyska;
   - H. Frachtsätze der Klasse III für Stationen der Oe. N. W. B. und St. E. G.;
   - J. Frachtsätze für Phosphorite nach Znaim Oe. N. W. B.;
   - K. Frachtsätze des Ausnahmetarifes II für die Station Losoncz der Kgl. Ungar. Stb.;
   - L. Frachtsätze für Bistritz am Hohnstein und Walachisch-Meseritsch;
   - M. Ergänzung der Frachtsätze für Wien Nordbhf.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 30 Hellern zu beziehen.

Wien, am 5. Mai 1896. (940)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspähne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Kupfer, Federstahl, Messing, alte Weichentheile, Oberbauschrott u. s. w. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien-Büreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 12. Mai d. J. an uns einzusenden.

Oldenburg, den 25. April 1896. (941B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Zu sofort bezw. zum 1. Juni d. J. wird ein tüchtiger Stationsvorsteher gesucht. Gesuche mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen sind bei uns schleunigst einzureichen.

Perleberg, den 7. Mai 1896. (942)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 38. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Mai 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Kaiserlicher Erlass.
Aus dem Preuss. Abg.-Hause.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs - Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Aus dem Grossherzogthum Oldenburg.
Aus dem Grossherzogthum Hessen.
Breslau - Warschauer Eisenbahn.
Brölthaler Eisenbahn.
Hessische Ludwigsbahn.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Niederlausitzer Eisenbahnges.
Berlin-Budapest.
Ausnahmetarife.
Kleinbahnen.
Strassenbahnen.
Aus Dänemark:
Das neue Dänische Gesetz über Eisenbahntaxen.
Von der Balkan-Halbinsel:
Serbien. Türkei. Griechenland.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Verkehrsstörungen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 35.)

Soweit der Unterbau in Betracht kommt, nennen wir ferner die Artikel „Entwässerung, Gründung, Luftdruckgründung, Krümmungen, Uebergangs- bezw. Steigungsverhältnisse." Der Artikel "Entwässerung" enthält die Beschreibung grösserer Entwässerungsanlagen bei Dämmen und Einschnitten (Einschnitt bei Lokoica, auf der Linie Karlstadt-Fiume, Damm bei Olang auf der Linie Villach-Franzensfeste usw.), bei Stütz- und Futtermauern, bei Hochbauten und in Tunneln. Viel Interesse bieten die Artikel „Gründung und Luftdruckgründung." In ersterem ist unter anderem das Gefrierverfahren besprochen, welches von Pötsch zuerst für Bergbauzwecke angewendet wurde. Hierbei wird künstlich erzeugte und in den Boden eingeleitete Kälte dazu benutzt, das im Boden enthaltene Wasser zum Gefrieren zu bringen; ist der Zudrang des letzteren, wie auch das in ungefrorenem Zustand leicht bewegliche Erdreich in der Baugrube beseitigt, so kommt die Herstellung der Baugrube, die Versenkung von Brunnen oder eine andere Art der Gründung zur Durchführung. Bei der Luftdruckgründung wird ein an den Seiten und oben geschlossener, unten offener hohler Kasten (caisson nach Art der Taucherglocke) mittelst verdichteter Luft wasserfrei gehalten und durch Ausgraben des Untergrundes bis auf eine sichere tragfähige Bodenschicht gesenkt. Die verdichtete Luft wird von aussen zugeführt und der Verkehr zwischen Innen- und Aussenluft durch Luftschleusen vermittelt. Diese Gründungsart wurde zuerst 1850 zur Gründung einer Brücke über den Medway bei Rochester angewendet. Die Sicherheit, mit welcher der Wasserzudrang und ausserordentliche Hindernisse, wie Hochwasser u. dergl. überwunden werden, ferner der ungestörte gleichmässige Fortgang der Gesammtarbeiten haben der Luftdruckgründung immer weitere Verbreitung gesichert. Früher kam sie nur bei Tiefen von 9—10 m in Frage, heute wählt man sie schon bei Tiefen von 3—4 m. Zur Hintanhaltung der mit den Arbeiten in verdichteter Luft verbundenen Gefahren müssen allerdings besondere Vorsichtsmaassregeln beobachtet und für stetige ärztliche Beaufsichtigung der Arbeiter gesorgt werden. Es dürfen hierzu nur kräftige, vollkommen gesunde Leute verwendet werden und sind die Arbeitsschichten mit zunehmender Dicke der Luft zu verkürzen.

Die Artikel „Krümmungen und Uebergangsbogen" rühren von dem ausgezeichneten Gelehrten, Professor Launhardt, her und behandeln, gleichwie der von demselben Verfasser bearbeitete Artikel „Bauwürdigkeit geplanter Eisenbahnen", diese Gegenstände in streng wissenschaftlicher, auf mathematischen Formeln fussenden Weise. Dem Artikel „Neigungsverhältnisse" entnehmen wir, dass während in Deutschland und Oesterreich Neigungen von 40‰ oder ähnliche bei gewöhnlichen Adhäsionsbahnen nur selten vorkommen, in der Schweiz sich häufiger derartige Gefälle finden. Kleinere Reibungsbahnen mit 40, 45 ja 50‰ Neigung sind dort nicht selten. (Die Neigung von 70‰ bei der Uetlibergbahn ist ein einzig vorkommender Fall.) Eine bemerkenswerthe derartige Linie, welche zwar mit Schmalspur (1 m) gebaut ist, jedoch in ihren Einrichtungen

von den Schweizer Vollbahnen kaum abweicht, ist die Bahn Landquart-Davos, mit 50 km Länge und 45 ‰ maassgebender Neigung; diese Bahn erreicht zur Zeit in Europa die grösste Höhe über dem Meeresspiegel (1 634 m). Bei Zahnrad- und Seilbahnen kommen allerdings noch erheblich grössere Neigungen vor. Von reinen Zahnradbahnen, welche nur oder sehr vorwiegend dem Sommer-Personenverkehr gewidmet sind, besitzen Neigungen von 250 ‰ die Rigibahnen, die Gaisbergbahn, die Linien zum Brienzer Rothhorn, zur Wengernalp und zur Schynigen Platte, 300 ‰ die Corcovadobahn (Brasilien), 480 ‰ die Pilatusbahn. Bei letzterer Bahn hat sich indessen gezeigt, dass so steile Neigungen für Zahnradbetrieb nicht mehr rathsam sind, indem sie eine so grosse Verminderung der todten Last bedingen, dass infolge dessen die Erschütterungen des Fahrzeuges für die Reisenden recht unangenehm werden. Bei Seilbahnen kommen für gleiche Zwecke Neigungen von 577 ‰ (Bürgenstock), ja 600 ‰ (Lugano-Salvatore, Lauterbrunnen) vor, ohne die Annehmlichkeit der Fahrt im mindesten zu beeinträchtigen.

Noch sei schliesslich aus dem Gebiete des Unterbaues der Artikel „Schnee- und Lawinenschutzanlagen“ (Bauinspektor Schubert) genannt. Schneestürme, Schneewehen und Lawinen sind eine Quelle von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, welche Schutzvorkehrungen nöthig machen. Aus den theoretischen Erörterungen des Artikels ist zu ersehen, dass die Schneestürme im allgemeinen ziemlich gleichmässig verlaufen. Die Regelmässigkeit der Sturmbahnen ermöglicht es, beim Erscheinen eines Luftdruckminimums (Tiefs) in Irland oder Frankreich, den gewöhnlichen Sturmcentren, den Weg, den der Sturm voraussichtlich nehmen wird, ein bis zwei Tage mit einiger Sicherheit vorherzusagen, danach diejenigen Landstriche zu bezeichnen, welche davon betroffen werden und Schneefälle oder Schneewehen zu erwarten haben. Für die Eisenbahnverwaltungen ist es von grosser Wichtigkeit, den Eintritt eines Schneesturms schon vorher zu erfahren, man hat deshalb in Nordamerika und in Russland, welche Länder von Schneestürmen besonders häufig heimgesucht werden, einen Wettermeldedienst seit einigen Jahren mit gutem Erfolg eingerichtet. Im Gegensatz zu den Schneestürmen sind die Entstehung der Schneewehen und die einzelnen Bewegungserscheinungen dabei bisher nicht genügend geklärt und ist es deshalb um so schwieriger, dagegen die geeigneten Schutzvorkehrungen zu treffen.

Weit grösser als die Gefährdung des Bahnkörpers durch Schneestürme und Schneewehen ist jene durch Schneelawinen. Ein Beispiel der verheerenden Wirkung, welche die zu Thal fegenden Schneemassen von Grundlawinen hervorrufen können, gibt die Lawine, welche am 14. April 1888 in der Schleife Schellenberg-Gossensass der Brennerbahn zum Absturz kam und die eine grosse gewölbte Brücke von 15,172 m Spannweite und 8,5 m grösster Lichthöhe zerstörte. Das Gewölbe wurde durch die Lawine von den Widerlagern abgehoben und fortgeführt; auch die Widerlager wurden bis auf Erdhöhe weggerissen. In demselben Jahre (28. bis 29. März) gingen auf der Strecke Airolo-Rodi-Fiesco der Gotthardbahn Grundlawinen, deren Masse auf 270 000 cbm geschätzt wird, an fünf verschiedenen Stellen in der Höhe von 1 bis 4 m und in Längen von 30 bis 150 m auf den Bahnkörper nieder. Kurz danach fiel eine neue riesige Grundlawine und bedeckte die Bahn auf 200 m Länge mit 15 m hohem festen Schnee, welcher sich nur mit Pickeln und Schneehauern lösen liess.

Die Schutzbauten gegen Schneewehen werden in der Regel als Zäune, Hecken, Schutzstreifen, Erdwälle oder versetzbare Bretterwände ausgeführt, dagegen erfordern die Schutzbauten gegen Lawinen die Herstellung grösserer Anlagen, insbesondere Schneegalerien, Lawinenleitwerke oder endlich bis in die obersten Gebirgshänge sich erstreckende Abbauten durch Verpfählung, Schneefänge usw. In grossem Maassstabe sind derartige Schutzbauten u. a. auf der Gotthardbahn, auf der Arlbergbahn, Kronprinz Rudolfbahn (Steinach - Irdning - Schärding - Admont - Hieflau usw.) ausgeführt. Ausser den bleibenden Schutzbauten gegen Schneewehen bedürfen die Eisenbahnen Vorrichtungen zur fallweisen Freimachung des Bahnkörpers von dem angewehten oder sonst niedergegangenen Schnee. In dem Artikel „Schneepflüge“ (verfasst vom Betriebsinspektor Schubert) sind alle einschlägigen Vorrichtungen, Handpflüge, vor der Lokomotive befestigte Pflüge, Pflüge mit Keilwirkung und endlich die der neuesten Zeit angehörenden und noch im Versuchsstadium befindlichen Dampfschneeschaufeln (Kreiselpflüge) ausführlich besprochen; letztere sind zuerst in Amerika mit gutem Erfolg angewendet worden, um grosse Schneemassen rasch zu beseitigen.

Die älteste Dampfschneeschaufel vom Ingenieur Jull wirkt im wesentlichen derart, dass mittelst mehrerer an einer Welle befestigten, in Drehung versetzten Stahlmesser der vorliegende Schnee in dünne Scheiben abgeschnitten und in eine Trommel befördert wird, aus welcher er durch ein in derselben befindliches, in entgegengesetzter Richtung umlaufendes Schaufelrad seitlich fortgeschleudert wird. Zur Bewegung der Wellen, auf welchen das Messerrad und das Schaufelrad sitzen, ist eine besondere Dampfmaschine auf dem Wagen angebracht. Mit diesem Schneepflug wurde u. a. ein Einschnitt von 330 m Länge, in dem der Schnee 2 bis 2,5 m hoch lagerte, in 31 Minuten freigemacht und der Schnee dabei in einem Bogen von 22 m Scheitelhöhe gegen 100 m weit seitlich geschleudert. Neuere Konstruktionen von Leslie, Jull, Cox und anderen vervollkommneten die ältere Jull'sche Bauart. In Deutschland wurden Dampfschneeschaufeln von der Maschinenfabrik Henschel & Sohn in Cassel, sowie von der Görlitzer Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial gebaut und haben die Maschinen der letzteren bei Versuchen an besonders hergerichteten Schneehaufen nächst Görlitz gute Ergebnisse erzielt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 28,36 km lange Strecke Nagy-Belicz-Privigye-Bajmócz der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sowie die 28,610 km lange Strecke Sittard-Herzogenrath der Niederländischen Staatseisenbahnen, welche am 18. April d. J. bezw. 1. Mai d. J. eröffnet wurden, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist neu herausgegeben worden.

Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:

der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 14 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn),
der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 94 (Königlich Rumänische Eisenbahnen),
der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 27 (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen),
der III. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen),
der XIV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und
der XII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 68 wird der im Februar 1891 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I bis III aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 35 a (Königliche Eisenbahndirektion Cassel) und Nr. 84 (K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) sind neu herausgegeben worden, und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) der Nachtrag IV erschienen.

Infolge der Neuausgabe des Güterwagenpark-Verzeichnisses der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel (Nr. 35 a)

erhält das im Juni 1895 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig (bisher Nr. 35 a) die Nummer 35 b; das im August 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 84 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1155 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme mehrerer Bahnen derselben an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1663 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik für das Rechnungsjahr 1893 (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1694 vom 1. d. Mts. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Mai 1896 (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1702 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1719 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1720 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1754 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 59 der am 23. und 24. April d. J. in Heidelberg abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 8. d. Mts.). (Die nächste Sitzung soll am 16. Juni d. J. in Salzburg stattfinden.)

Nr. 1768 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Theilnahme der Bentheimer Kreiseisenbahn an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Kaiserlicher Erlass.

Eine Sonderausgabe des „Reichsanzeigers" veröffentlicht nachstehenden aus Frankfurt a/M. datirten Kaiserlichen Erlass:

„Bei der heutigen fünfundzwanzigjährigen Wiederkehr des Tages des Frankfurter Friedensschlusses ist es Mir Bedürfniss, allen jetzigen und ehemaligen Angehörigen des Civildienstes, welche sich, sei es in höherer, sei es in geringerer Stellung, Jeder an seinem Theil, um die grossen Erfolge von 1870/71 verdient gemacht haben, in dankbarer Erinnerung Meine Anerkennung auszudrücken. Ich gedenke dabei nicht nur der Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung, deren Verdienste Ich bereits in Meinem Erlasse vom 18. Januar d. J. anerkannt habe, sondern nicht minder der unermüdlichen und erfolgreichen Leistungen der Beamten des trefflich organisirten Feld-Eisenbahndienstes, wie der verdienstvollen Thätigkeit der Beamten des Grossen Hauptquartiers und der Civilverwaltung in den okkupirten Gebietstheilen. Sie haben alle in ihrer amtlichen Stellung mit Aufopferung und Pflichttreue zur Erfüllung der in jener grossen Zeit der Einigung der Deutschen Stämme gestellten Aufgaben beigetragen. Ich vertraue zu Gott, dass ähnliche Zeiten gleich pflichttreue und opferfreudige Männer finden werden. Sie wollen diesen Meinen Erlass durch den Reichsanzeiger zur öffentlichen Kenntniss bringen.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1896.

Wilhelm I. R.
Fürst zu Hohenlohe."

An den Reichskanzler.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Das Abgeordnetenhaus genehmigte in zweiter und dritter Lesung den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 29 S. 268 d. Ztg.) unverändert nach dem Antrage der Budgetkommission (vergl. Nr. 36 S. 328 d. Ztg.).

Betriebseröffnungen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Am 2. d. Mts. ist die Theilstrecke Anklam-Bugewitz der Neubaustrecke Anklam-Leopoldshagen mit den Haltestellen Bargischow, Auerose, Rosenhagen, Bugewitz-Dorf und Bugewitz-Gut für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden.

Plettenberger Strassenbahn. Die Aktiengesellschaft Plettenberger Strassenbahn in Plettenberg hat auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen eine 4,5 km lange schmalspurige Strassenbahn (Kleinbahn) mit Dampfbetrieb vom Orte Plettenberg bis zur Staatsbahnstation Plettenberg angelegt und den Betrieb für den Güterverkehr am 20. April d. J. eröffnet. Die Bahn wird demnächst auch für den Personenverkehr eröffnet werden. Als Betriebsleiter ist vorläufig der Regierungs-Baumeister Küchler bestellt.

Zur Vermittelung des Uebergangs des Stückgutverkehrs führt ein schmalspuriges Geleis bis zum Güterschuppen der Staatsbahn; für den übergehenden Wagenladungsverkehr ist die Einrichtung getroffen, dass ein Schmalspurgeleis der Kleinbahn von einem aus den Nebengeleisen des Staatsbahnhofes abzweigenden normalspurigen Uebergabegeleise in der Weise aufgenommen wird, dass mit Verwendung von Rollböcken die normalspurigen Eisenbahnwagen auf die Geleise der Kleinbahn übergeführt werden können.

Eine Uebergabe von Gütern behufs Weiterbeförderung auf der Strassenbahn findet statt, wenn die Frachtbriefe als Bestimmungsort „Plettenberg, Station der Strassenbahn" vorschreiben, oder wenn vom Absender oder Empfänger der Sendungen die Weiterbeförderung mit der Strassenbahn besonders verfügt ist.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 15. d. Mts. wird der an der Nebenbahnstrecke Freystadt Ndr.-Schl.-Sagan zwischen Nieder-Herwigsdorf und Küpper gelegene Haltepunkt Hertwigswaldau für den Personenverkehr eröffnet. Gepäckabfertigung findet in Hertwigswaldau nicht statt.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. sind für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden:

a) die an der Bahnstrecke Rosenheim-Salzburg zwischen Teisendorf und Freilassing errichtete Haltestelle Niederstrass,
b) die an der Bahnstrecke Neukirchen-Furth i/W. zwischen Bodenwöhr und Neubäu neu errichtete Haltestelle Neukirchen-Balbini.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Cassel. Die Bezeichnung der an der Bahnstrecke Schwerte-Scherfede gelegenen Station Bestwig-Nuttlar ist in „Bestwig" abgeändert worden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die Stationen Moosach der Bahnlinie München-Regensburg und Bruck der Bahnlinie München-Kempten führen fortan die Bezeichnung „Moosach bei München" und „Bruck bei München", die für Güterabfertigung eingerichteten Haltestellen Moosach der Lokalbahn Grafing-Glonn und Bruck der Lokalbahn Erlangen-Herzogenaurach die Bezeichnung „Moosach bei Grafing" und „Bruck bei Erlangen".

Aus dem Grossherzogthum Oldenburg.

Der ausserordentlich einberufene Landtag des Grossherzogthums ist am 5. d. Mts. von dem Minister Jansen eröffnet worden. Der Eröffnungsrede entnehmen wir folgende das Eisenbahnwesen betreffende Stellen:

Der Bau der Eisenbahn von Oldenburg nach Brake ist in den ausgedehnten Moorflächen zwischen Loyerberg und Strückhausen bekanntlich auf in den Terrainverhältnissen begründete unvorhergesehene Hindernisse gestossen, deren Ueberwindung nur mit einem erheblichen Mehraufwande an Baukosten möglich gewesen ist. Ueber den Umfang dieses Mehraufwandes haben die Ermittelungen nocht nicht abgeschlossen werden können, und es muss deshalb eine diesen Gegenstand und die damit zusammenhängenden Fragen eingehend erörternde Vorlage für den in diesem Herbst zusammentretenden ordentlichen Landtag vorbehalten bleiben; indessen hat die Staatsregierung geglaubt, schon jetzt die erforderlichen weiteren Kredite beim Landtag vorläufig beantragen zu sollen. Der sich ergebende Mehraufwand wird seine Deckung in den erheblichen Betriebsüberschüssen der Eisenbahnverwaltung in der laufenden Finanzperiode, wie in Minderverwendungen bei anderen Eisenbahnbauten finden. (Für den nahezu vollendeten Bau der Eisenbahn von Oldenburg nach Brake ist von der Staatsregierung eine Mehrforderung von 600 000 ℳ eingebracht worden. Die Red.)

Mit dem Bau der Eisenbahn von Delmenhorst über Wildeshausen nach Vechta und von Lohne nach Hesepe mit Abzweigung nach Damme hat bisher nicht begonnen werden können, weil die nach dem Gesetz vom 13. März 1891 vorgängig zu erledigenden Verhandlungen mit Preussen wegen der Durchführung der Bahn durch das Preussische Staatsgebiet noch nicht zum Abschluss gelangt waren. Nachdem die erforderliche Verständigung mit der Königlich Preussischen Regierung nunmehr erfolgt ist, wird mit der Ausführung des Baues alsbald vorgegangen werden.

Aus dem Grossherzogthum Hessen.

Der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co. zu Köln ist von dem Grossherzoglichen Ministerium der Finanzen in Darmstadt die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn von Offenbach über Bürgel und Rumpenheim nach Mühlheim a/Main unter dem 28. März d. J. ertheilt worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Der Bericht für das Jahr 1895 führt aus, dass, wie bereits im vorjährigen Bericht mitgetheilt wurde, der Gesellschaft die Genehmigung ertheilt worden war, den Zinsfuss der Prioritätsobligationen von 5 auf 4 % herabzusetzen. Zur Ausführung dessen sind die Prioritätsobligationen rechtzeitig zum 1. Juli 1895 zur Rückzahlung gekündigt und bezw. den Inhabern zur Konvertirung in 4 % angeboten worden. Die Angelegenheit hat sich glatt abgewickelt.

Von den Prioritätsobligationen im Gesammtbetrage von 750 000 M. befinden sich im Umlauf 568 500 M., getilgt sind 114 000 M., noch unbegeben 67 500 M.

Im Personenverkehr ist gegen das Vorjahr eine Zunahme von 5,6 % im Umfange und 3,7 % in der Einnahme zu verzeichnen. Diese Zunahme entfällt hauptsächlich auf die IV. Wagenklasse und auf die im Berichtsjahre in grösserem Umfange vorgekommenen Militärtransporte.

Es wurden im ganzen befördert 201 480 Personen gegen 190 707 Personen im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen einschliesslich aller Nebengebühren 162 148 M., gegen 156 335 M. im Vorjahre, oder 39,5 % der Gesammteinnahme gegen 38,5 % in 1894.

Der Güterverkehr weist im Umfange trotz des bedeutenden Rückganges der Rübentransporte eine Zunahme von 1,6 %, in der Einnahme dagegen einen Rückgang von 0,6 % gegen das Vorjahr auf. Dieser Einnahmeausfall ist zurückzuführen auf die seit dem 1. April d. J. in Wegfall gekommene Frachtberechnung für Dienstgüter. Unter Berücksichtigung der für den gleichen Zeitraum des Vorjahres zur Berechnung gekommenen Dienstfrachten stellt sich im Berichtsjahre die Einnahme aus dem Güterverkehr um etwa 1 300 M. günstiger als im Vorjahre.

Insgesammt wurden befördert 114 845 t (einschl. 4 140 t Vieh) gegen 113 087 t (einschl. 4 251 t Vieh) im Vorjahre.

Aus dem Güter- und Viehverkehr zusammen betrugen die Einnahmen, einschl. aller Nebengebühren, 210 529 M. gegen 211 748 M. in 1894, oder 51,3 % der Gesammteinnahme gegen 52,1 % im Vorjahre.

Nach dem Abschluss der Betriebsrechnung betrugen die Betriebseinnahmen 410 431 M., die Betriebsausgaben 248 409 M., sodass ein Ueberschuss von 162 022 M. verbleibt. Einschliesslich 1 173 M. Vortrag aus dem Vorjahre stellt sich der Betriebsüberschuss auf 163 195 M.

Nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen und Verwendungen verbleibt zur Verfügung der Generalversammlung der Betrag von 83 009 M. Es wird vorgeschlagen, hiervon a) 82 102 M. auf Dividendenzahlung für die Stamm-Prioritätsaktien, also 2,05 % (12,30 M. für eine Stamm-Prioritätsaktie) zu verwenden und b) den Rest von 907 M. auf neue Rechnung vorzutragen.

Brölthaler Eisenbahn.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurden die Anträge über Rechnungsabschluss und Gewinnvertheilung (vergl. Nr. 34 S. 309 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 3 % festgesetzt. Der Antrag auf Anpachtung der Heisterbacher Thalbahn wurde einstimmig genehmigt, ebenso die hierdurch nothwendig gewordene Satzungsänderung.

Hessische Ludwigsbahn.

Die „N. A. Z." schreibt: Dem Vernehmen nach haben in diesen Tagen Verhandlungen zwischen Vertretern der Preussischen und Hessischen Regierung und Delegirten der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft stattgefunden, die indess zu einem günstigen Ergebniss für den in der letzten Generalversammlung der Aktionäre der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft gestellten Antrag auf Erhöhung des staatlichen Kaufangebots nicht geführt haben sollen; es soll vielmehr seitens der Vertreter der Regierungen jede Erörterung über die Erhöhung des regierungsseitig gemachten Angebots abgelehnt worden sein.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Der Gesellschaft ist nunmehr die Konzession zum Bau der Nebenbahnen Pyritz-Jädickendorf und Berlinchen-Arnswalde ertheilt worden.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

In Nr. 106 des „Reichs-Anzeigers" wird die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Lübben über Uckro und Alt-Herzberg nach Falkenberg durch die Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft veröffentlicht.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 5 319 000 M. festgesetzt.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen 2 Jahren und 3 Monaten nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister (d. i. bis August 1898) erfolgen.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maasgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

Berlin-Budapest.

In der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober d. J. werden zur Erleichterung des Besuches der Tausendjahr-Ausstellung in Budapest von Deutschen, Dänischen, Niederländischen, Norwegischen und Schwedischen Stationen 30tägige Rückfahrkarten in Heftform mit Gültigkeit für alle Züge (die III Klasse auf den Strecken der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Strecke Wien-Budapest nur für Personenzüge) ausgegeben. Für D-Züge ist eine Platzkarte besonders zu lösen und für die Express- und sonstigen Luxuszüge der internationalen Eisenbahnschlafwagen-Gesellschaft die festgesetzte Zuschlagsgebühr zum Fahrtausweis I. Klasse. Kinder von 4 bis zu 10 Jahren geniessen die übliche Preisermässigung (50 %). Gepäckfreigewicht wird, abgesehen von Handgepäck, nicht gewährt.

Ausnahmetarife.

Im Preussischen Abgeordnetenhause beantragen die Abgg. Gothein, Buck und Genossen, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen: 1. den in der Sitzung des Landes-Eisenbahnraths vom 22. Mai 1891 einstimmig zur Annahme gelangten Antrag auf „Ausdehnung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Rüben, Kartoffeln vom 1. Januar 1890 (Rohstofftarif) auf Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze aller Art, sowie auf Holzkohlen und Torfkohlen und auf Gewährung von darüber hinausgehenden Frachtermässigungen für Eisenerze" baldigst zur Ausführung zu bringen. 2. Getreide und Mühlenfabrikate nach dem Spezialtarif II zu verfrachten. 3. Die Stückgüter der Textilindustrie in die ermässigte Stückgutklasse aufzunehmen.

Kleinbahnen.

Aachener Kleinbahngesellschaft. Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1895 betrugen die Einnahmen 328 855 M., die Ausgaben 208 853 M., der Ueberschuss 120 002, Mark; letzterer ist mithin um 16 977 M. gestiegen und gestattet nach reichlich bemessenen Abschreibungen und Rücklagen die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % gegen 4,5 % im Vorjahre. — Die schon Ende 1894 begonnenen Bahnbauten wurden nach Beendigung der Schnee- und Frostperiode Mitte März wieder aufgenommen und trotz mancherlei Schwierigkeiten so gefördert, dass sie Ende Juni als beendigt angesehen werden konnten. Am 31. Dezember wurde das Bahnnetz bis auf 0,5 km elektrisch befahren. Auf den mit dem Landkreise Aachen vereinbarten elektrischen Kleinbahnen in einer Länge von 14 km ist der Bahnkörper inzwischen ebenfalls zur Ausführung gekommen. Die Gesammtlänge der Geleise betrug Ende 1895 = 42 km, von welchen sich 28 km im Betriebe befanden. Der Reingewinn in Höhe von 96 521 M. gelangt wie folgt zur Verwendung: Ueberweisung an den Reservefonds 4 826 M., persönliche Gewinnantheile 11 583 M., 5,5 % Dividende 66 000 M., Ueberweisung an den Erneuerungsfonds 9 000 M. und an den Pensionsfonds 3 000 M. und Vortrag auf neue Rechnung 2 112 M.

Die am 4. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung für 1895 und die Vertheilung einer Dividende von 5,5 %. Hieran schloss sich eine ausserordentliche Hauptversammlung, in welcher folgende Beschlüsse gefasst wurden: Das Aktienkapital wird um 1 800 000 M. erhöht zum Zweck der Ausführung eines bereits ministeriell genehmigten Klein-

bahnnetzes im Landkreise Aachen, insbesondere zur Verbindung der Städte Stolberg und Eschweiler mit Aachen, mit Anschluss an die Kohlengruben des Wurmreviers. Die Länge sämmtlicher Linien beträgt etwa 50 km. Weitere Mittel sollen durch ein Anlehen von der Provinz oder durch Ausgabe von Anleihescheinen beschafft werden. Die neuen Aktien, 1500 Stück à 1 200 M. erhalten bis zum 1. Juli 1898 5 % Bauzinsen und sollen von da ab gleich den alten Aktien am Reingewinn theilnehmen. Die sämmtlichen Aktien werden von der „Gesellschaft für elektrische Unternehmungen" in Berlin mit der Verpflichtung übernommen, den Besitzern der alten Aktien 1 200 000 Mark zum Kurse von 120 % derart anzubieten, dass auf 1 200 M. alte Aktien 1 200 M. neue Aktien bezogen werden können. Der § 4 des Statuts wird dahin abgeändert, dass das bisherige Aktienkapital der Gesellschaft von 1 200 000 M. nunmehr auf 3 000 000 M. festgesetzt ist.

Kleinbahn Hanau - Hüttengesäss bezw. Langenselbold. Die Königliche Regierung zu Cassel veröffentlicht die Genehmigungsurkunde zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn von Hanau nach Hüttengesäss bezw. Langenselbold an den Ingenieur und Eisenbahnunternehmer Christner in Hanau. Mit dem Bau ist sofort begonnen worden.

Kleinbahn Möderath-Bedburg mit Abzweigung Zieverich-Elsdorf. Dem Kreise Bergheim im Regierungsbezirk Köln ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des Eigenthums an denjenigen Grundstücken, welche für die Kleinbahn von Möderath über Horrem und Bergheim nach Bedburg mit Abzweigung von Zieverich nach Elsdorf erforderlich ist, verliehen worden.

Strassenbahnen.

Kölnische Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1895 die Betriebseinnahmen 2 232 167 Francs und die Betriebsausgaben 1 369 162 Frcs. Der Reingewinn beziffert sich auf 460 931 Frcs.; davon werden zur Ausstattung des Reservefonds 22 863 Frcs., für Tilgung 10 000 Frcs. und zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile 27 668 Frcs. verwendet, die Aktionäre erhalten 300 000 Frcs. als 7,5 % (im Vorjahre 7 %) Dividende, die Gründerantheile (welche nur an dem über 5 % Aktienzins hinausgehenden Gewinn theilnehmen) 100 000 Frcs., d. i. 12,5 Frcs. (im Vorjahre 10 Frcs.) für das Stück, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Nürnberg-Fürther Strassenbahn-Gesellschaft. Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung für 1895 betrug der Ueberschuss 157 521 M., welcher wie folgt zur Verwendung gelangt: 5,5 % Dividende 99 000 M., persönliche Gewinnantheile 8 759 M., Ausstattung des Reservefonds 5 700 M., Tilgung der Kosten für Bahnbau, Bahnanlagen, Verbesserung usw. 25 649 M. und Vortrag auf neue Rechnung 18 413 M.

Stuttgarter Strassenbahn. Der Rechenschaftsbericht für 1895 bemerkt über den Uebergang vom Pferde- zum elektrischen Betrieb, dass die Erfahrungen für die Leistungsfähigkeit des letzteren günstige geblieben seien und den Erwartungen entsprochen haben. Befördert wurden 6 589 518 Personen und hieraus eine Einnahme von 714 350 M. erzielt. In dem Berichtsjahre betrugen die Gesammteinnahmen 749 161 M., die Ausgaben 462 588 M. und der Ueberschuss 286 573 M. Der Reingewinn beziffert sich auf 218 856 M. und wird nach dem Beschlusse der Generalversammlung u. a. zur Vertheilung einer Dividende von 6 % an die Prioritätsaktien und von 5 % an die Stammaktien I—III verwendet.

Aus Dänemark

Das neue Dänische Gesetz über Eisenbahntaxen.

Der Dänische Reichstag hat vor einigen Tagen, unmittelbar vor seinem Auseinandergehen, ein Gesetz angenommen, das im Personen- und Frachtverkehr der Staatsbahnen Dänemarks sehr wesentliche Preisermässigungen einführt. Es ist gleichzeitig das letzte Gesetz, das dem um das Dänische Verkehrswesen hochverdienten Verkehrsminister Ingerslew im Reichstage durchzuführen beschieden war. Mit Wärme hatte er die Annahme des Gesetzes empfohlen, das er als eine Wohlthat für das Land, als einen Fortschritt auf allen Gebieten, das es berührt, bezeichnete, und die Annahme erfolgte denn auch mit ausserordentlich grosser Mehrheit. Wenige Tage später war dieser tüchtige Minister todt; ein Herzschlag hatte seinem Leben ein Ende gemacht.

Wenn sich manche dem Gesetz zweifelnd gegenüberstellten, ist dies erklärlich genug, denn es berührt Verhältnisse, die schwierig im voraus zu berechnen sind. Auf der einen Seite steht die Rücksicht auf die Einnahmen der Eisenbahnen oder der Staatskasse, auf der anderen der Wunsch, so weit wie möglich zu fahren und Fracht zum niedrigsten Tarif und unter den passendsten Bedingungen zu befördern. Es entstehen daher eine Reihe Fragen: Hat das Gesetz verstanden, beiden Seiten Rechnung zu tragen? Sind die Veränderungen, die eingeführt werden, wirkliche Verbesserungen und werden sie nicht mit Rückschritt auf anderen Gebieten erkauft? Werden sie nicht grossen finanziellen Verlust bringen? Als Antwort auf diese Fragen gibt der Chef des Tarifbüreaus der Dänischen Staatsbahnen C. O. Rimestad zu dem neuen Gesetz einige Erklärungen, die dem nachfolgenden zu Grunde liegen und die über die Tragweite des Gesetzes einen orientirenden Ueberblick gestatten.

Die Taxen für Reisen in III. Klasse. Da auf den Dänischen Staatsbahnen jährlich gegen 12 000 000 Menschen fahren, von denen etwa 10 500 000 oder gegen 90 % die III. Wagenklasse benutzen, ist es für das Volk im allgemeinen die wichtigste Frage, wie sich die Taxen für die III. Klasse gestalten. Nicht minder ist die Sache für die Eisenbahn von grosser Bedeutung, denn von der Personeneinnahme fallen, wenn auch nicht 90 %, so doch stets 70 % auf die III. Klasse.

Das gegenwärtige Rückfahrkartensystem mit allen seinen Ungereimtheiten und Ungerechtigkeiten fällt mit dem neuen Gesetz fort. Die neuen Taxen sind daher mit den Taxen derjenigen Eisenbahnstrecke in Dänemark zu vergleichen, auf der die Doppelfahrkarten bereits abgeschafft und ein ausserordentlich billiger Einzelfahrkartenpreis eingeführt worden ist, nämlich der Klampenborgbahn. Eine Fahrkarte III. Klasse kostet gegenwärtig auf dieser Bahn für alle Stationen 25 Oere, nach der neuen Taxe kostet sie bis Hellerup 15 Oere, bis Charlottenlund 20 Oere und bis Klampenborg 25 Oere.

Auf der der Vollendung entgegengehenden Küstenbahn von Kopenhagen nach Helsingör werden sich die Preise wie folgt stellen:

nach	Oere	jetziger Einzelfahrkartenpreis Oere
Springforbi	35	—
Skodsborg	40	—
Vedbäk	45	—
Rungsted	55	—
Nivaa	75	—
Humlebäk	80	—
Snekkersteen	95	150
Helsingör	105	150

Es ist von mancher Seite betont worden, dass der Preis für eine Reise hin und zurück dort theurer ist, wo jetzt Doppelfahrkarten verkauft werden. Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, dass dies in allen Fällen nur für die kurzen Entfernungen zutrifft, wo der Fahrpreis niedrig und die Erhöhung deshalb recht unmerklich ist; auf längeren Entfernungen werden dagegen auch Hin- und Zurückreisen billiger. An und für sich muss es auch als ganz natürlich bezeichnet werden, dass eine Erhöhung eintritt, wenn die Rückfahrtfrist gewissermaassen von 4 Tagen auf eine unbegrenzte Zeit verlängert wird. Nach dem ursprünglichen Regierungsvorschlag hätte sich der Preis für eine Hin- und Rückfahrt um 7 % erhöht, der Preis für eine Einzelreise um 25 % erniedrigt. Das Folkething liess aber eine Ermässigung von 30 % eintreten, wodurch die Erhöhung bei Doppelreisen nur 1 % beträgt. Eine solche Erhöhung beim Preis einer Fahrkarte ist in der Regel unmerklich, und nur durch Abrundung kommt ein Unterschied von 5 Oere (für beide Reisen zusammen) oder unter besonders ungünstigen Verhältnissen von 10 Oere heraus. Zur Erläuterung kann angeführt werden, dass sich die Taxe in III. Klasse für Abstände von 3 bis 30 km — von denen im Dänischen Reichstag besonders die Rede war — wie folgt stellt:

Der Preis der Fahrkarte für eine einfache Reise wird in allen Fällen herabgesetzt, nämlich:

in 2 Fällen . . . . . . um 5 Oere
„ 10 „ . . . . . . „ 10 „
„ 4 „ . . . . . . „ 15 „
„ 6 „ . . . . . . „ 20 „
„ 5 „ . . . . . . „ 25 „
„ 1 Fall . . . . . . „ 30 „

Der Preis der Hin- und Rückreisen wird in 5 Fällen um 5 Oere herabgesetzt, bleibt in 10 Fällen unverändert, wird in 11 Fällen um 5 Oere und in 2 Fällen um 10 Oere erhöht. Auf den 28 Entfernungen von 3 bis 30 km wird der Preis der einfachen Reisen um zusammen 445 Oere herabgesetzt, bei Doppelreisen aber nur um insgesammt 50 Oere erhöht. Eine Reise von Kopenhagen nach Ringkjöbing an der Westküste von Jütland, die jetzt 19,40 Kr. kostet, würde sich nach Inkrafttreten des Gesetzes auf etwa 10 Kr. stellen.

Die Taxen für II. und I. Klasse. Von der II. Klasse gilt in der Hauptsache dasselbe wie von der III. Klasse, doch ist die Erhöhung des Preises der Doppelreisen für kurze Entfernungen etwas grösser, da man für die II. Klasse den ursprünglichen Vorschlag der Regierung zu einer Grundtaxe von 4 Oere für das Kilometer beibehielt, während man die Grundtaxe der III. Klasse von 2,5 auf 2,35 Oere herabsetzte. Andererseits macht sich aber die Herabsetzung auf den langen Entfernungen für die II. Klasse noch mehr bemerkbarer, weil das Verhältniss zwischen dem Fahrkartenpreis für II. und III. Klasse sich hier dem Verhältniss 2 : 1 nähert. Bei dem oben angeführten Beispiel Kopenhagen-Ringkjöbing wurden in III. Klasse etwa 9,40 Kr. oder ungefähr 50 % gespart. Bei der II. Klasse stellt sich die Ermässigung von 35,80 Kr. auf 16 Kr., also ungefähr 60 %. Sollte dieser Unterschied bewirken, dass bei grossen Entfernungen eine stärkere Benutzung der II. Klasse eintritt, auf kurzen Strecken dagegen mehr die III. Klasse benutzt wird, so könnte die Eisenbahn damit zufrieden sein.

Die I. Klasse wird nur von sehr wenigen Reisenden benutzt, wovon ein grosser Theil Ausländer ist (etwa 50 000 lokale und etwa 20 000 durchgehende Reisende). Sie ist so unvortheilhaft für die Eisenbahn, dass eine Erhöhung im Fahrpreise sehr natürlich ist. Im Prinzip gilt aber hier dasselbe wie bei II. Klasse; alle einfachen und Doppelreisen werden auf langen Entfernungen billiger, bei letzteren sogar erheblich. Eine Reise von Frederikshavn (im Norden von Jütland) nach Kopenhagen und zurück kostet jetzt bei 14-tägiger Dauer in I. Klasse 68,60 Kr.; der künftige Preis ist etwa 32 Kr. oder 36,60 Kr. weniger.

Andere Bestimmungen des Gesetzes sind in aller Kürze folgende: Der bisherige beschränkte Fahrkartenverkauf wird von einem allgemeinen Fahrkartenverkauf zwischen allen Stationen, sogar, wo es nöthig ist, für verschiedene Wege abgelöst. Besondere Schnellzugspreise wie in Deutschland und vielen anderen Ländern gibt es nicht. Die Gütertaxen für etwa 30 der wichtigsten Produktions- und Verbrauchsgegenstände, wenn sie in Wagenladungen oder in Partien von über 250 kg zur Versendung kommen, werden um etwa 25 % herabgesetzt. Um den gleichen Prozentsatz ermässigen sich die Wagenladungstaxen für Kohlen, Torf, Brennholz, Mauersteine, Heu, Stroh usw. Die praktische Einrichtung der mit Briefmarken zu frankirenden Packete wird auf den Umfang von 25 kg (jetzt 15 kg) ausgedehnt. Die Taxen für die Viehbeförderung werden, besonders für kurze Entfernungen, herabgesetzt. Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für verlorenes oder beschädigtes Gut wird durch das Gesetz geregelt und wesentlich ausgedehnt. Für leeres Retourgut wird eine niedrige Taxe eingeführt.

Die finanzielle Seite des Gesetzes. Das Risiko bei der neuen Reform ist auf 1,25 bis 1,50 Millionen Kronen zu veranschlagen. Ob sich dies zu einem Gewinn oder zu einem Verlust gestalten wird, kann nur die Zukunft zeigen. Die Tarifherabsetzungen, die in den letzten Jahren bei den Dänischen Staatsbahnen gemacht worden sind, haben sich bezahlt gemacht. Im Betriebsjahr 1888/89 betrug die Einnahme im Güterverkehr 4 190 Kr., 1893/94 4 880 Kr. für das Bahnkilometer, was eine Steigerung von etwa 18 % für jedes Bahnkilometer bedeutet. Auch die Einnahme im Personenverkehr stieg im selben Zeitraum, doch nur 6—7 % für das Bahnkilometer. Dass hierin der Einfluss der 1889 und 1890 eingeführten Vieh- und Gütertarife zum Ausdruck kommt, kann keinem Zweifel unterliegen, und da der grösste Theil der Reformen, die jetzt durch das Gesetz eingeführt werden, sich in derselben Richtung wie die Reform der Güter- und Viehtarife bewegt, hofft man gleichfalls auf einen guten Erfolg. Büreauchef Rimestad ist, so lange die Erfahrung nicht das Gegentheil beweist, davon überzeugt, dass die hohen Preise für die langen Reisen den Grundschaden der gegenwärtigen Personentarife in Dänemark bilden; die Erfahrungen im Auslande schienen bestimmt in dieser Richtung zu gehen, denn der Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen hätte die Einnahmen im Personenverkehr in 6 Jahren von 21 auf 35 Millionen Kronen gehoben, und von der Erhöhung entfielen 60 % auf die langen Strecken, auf denen der Tarif so bedeutend herabgesetzt worden sei. In Oesterreich hätte man den entgegengesetzten Weg eingeschlagen, den Tarif auf den kurzen Entfernungen ausserordentlich billig, auf den langen aber theuer gemacht. Nach Verlauf von 4 Jahren habe man diesen Tarif aufheben und auf den kurzen Strecken eine Erhöhung von 40 %, auf den langen Strecken dagegen eine fallende Scala einführen müssen.

Mit dem in Rede stehenden Gesetz hat Dänemark von allen Ländern es zuerst gewagt, die Beförderungsregeln durch Gesetz festzulegen und die Entscheidung über die Hauptgrundsätze der Tariffestsetzung in die Hand der Gesetzgebung zu legen. Dies ist in erster Linie dem verstorbenen Verkehrsminister Ingerslew zuzuschreiben, der das Gesetz mit glücklicher Hand in den sicheren Hafen zu bringen wusste. M.

Von der Balkan-Halbinsel.

Serbien.

Der Staatsanzeiger hat anfangs März d. J. ein Gesetz veröffentlicht, durch das die Regierung ermächtigt wird, die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Linien zu ertheilen: 1. die sogen. Timokbahn von Nisch über Kneschewatz und Saitschar nach Negotin unter Anschluss an das Rumänische Eisenbahnnetz durch eine Donaubrücke bei Kladowo oder einem anderen später noch zu bezeichnenden Punkte; 2. eine Linie von Belgrad westwärts nach Waljewo mit späterem Anschluss an das Bosnische Eisenbahnnetz; 3. eine Linie von der Station Paratschin (Belgrad-Nisch) über Boljewatz ostwärts nach Saitschar an der Timokbahn und 4. eine Verlängerung der Linie Lapowo-Kragujewatz von letzterem Orte aus über Tschatschak nach Uschitze.

Ferner hat die Skupschtina während der letzten Tagung die Ertheilung der Konzession zum Bau und Betriebe von vier elektrischen oder Dampf-Strassenbahnen an den Juwelier Maxa Antorjewitsch in Belgrad genehmigt. Diese vier Linien gehen aus von der Stadt Poscharewatz, dem im unteren Morawathale, 12 km von der Donau gelegenen Hauptort des gleichnamigen Departements.

Die Belgrader Strassenbahnen umfassten Ende 1895 wie im Vorjahre die drei Pferdebahnlinien Kalemegdan-Slavia (2,396 km), Markova-Friedhof (2,573 km) und Duschanova-Erkaliste (2,226 km), zusammen 7,195 km, sowie die beiden elektrischen Linien Belgrad-Monopol-Topchidere (5,687 km) und Slavia-Save-Duschanova (4,225 km), zusammen 9,911 km, ferner 2,278 km Anschlüsse usw., im ganzen 19,385 km. Alle Anlagen sind jetzt vollendet und trotz des strengen Winters von 1895 sowie der ausserordentlichen Saveüberschwemmungen, welche den Betrieb eines Theiles des Netzes unterbrachen, sind die Einnahmen 1895 wesentlich höher als im Vorjahre gewesen und betrugen 381 616,10 Frcs. Nach Abzug der Betriebskosten, aber nach Hinzurechnung des Uebertrags aus dem Vorjahre ergab sich ein Ueberschuss von 209 557,71 Frcs., der sich durch Zinsen usw. auf 211 261,28 Frcs. erhöhte. Davon wurden 140 902,78 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und 66 973,34 Frcs. zu Verwaltungskosten, Versicherungsbeiträgen, Steuern, Prämien, Wechselkosten und Abschreibungen gebraucht, während 3 385,16 Frcs. übrig blieben und auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Türkei.

Bekanntlich nimmt gegenwärtig die Englisch-Indische Post den Weg über Dover, Calais, Modane, Brindisi, Port-Saïd und Aden; dieser Weg umfasst 2 307 km Eisenbahn und 4 012 Seemeilen und wird in 395 Stunden oder unter Berücksichtigung der Unterschiede der Ortszeit in 6 Tagen, 15½ Stunden zurückgelegt. Nach Anschluss der Türkischen Eisenbahnen an das Europäische Bahnnetz haben die betheiligten Eisenbahnverwaltungen die Frage einer Ablenkung der Indischen Post geprüft und einigten sich schliesslich nach längerem Meinungsaustausch auf der Salonikilinie, bei der man gegenüber der Brindisilinie 160 Seemeilen gewinnt, aber 460 km Eisenbahnzuwachs hat. Unter der Annahme, dass die Dampfer und Eisenbahnen die gleiche Schnelligkeit wie bisher haben, würde man auf der neuen Linie eine Zeitersparniss von etwa 6 Stunden erzielen. Aber da die von den Französischen und Italienischen Bahnen angewendete durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit nur 52,75 bezw. 50 km in der Stunde beträgt, so würde der Unterschied zu Gunsten der Salonikilinie noch bedeutender werden, wenn es gelänge, grössere Fahrgeschwindigkeiten auf den Eisenbahnen zu erzielen. Nach der „Revue d'Orient" haben sich am 13. März d. J. Vertreter der Orientalischen, Serbischen und Ungarischen Bahnen in Belgrad vereinigt, um sich von der für die Strecke Ostende-Saloniki zu erzielenden Mindestzeit, sowie von der für die Einladung in Saloniki erforderlichen Zeit Rechenschaft zu geben. Ueber eine erhebliche Verminderung der Fahrzeit auf der Strecke Belgrad-Saloniki wurde Einvernehmen erzielt und wenn es gelingt, die betheiligten Belgischen, Deutschen und Oesterreichischen Bahnen zu Zugeständnissen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zu Gunsten der Indischen Post zu veranlassen, so wird zweifellos der Zeitgewinn auf der Salonikilinie bedeutend genug werden, um den internationalen Indischen Postdienst dorthin zu lenken. Nur die gegenwärtigen Einladebedingungen in Saloniki verursachen einen erheblichen Zeitverlust, doch wird die Schaffung des geplanten Hafens eine weitere Herabsetzung der Fahrzeit ermöglichen. Dieser Hafenbau ist jedenfalls die Vorbedingung für die Ablenkung der Indischen Post nach Saloniki.

Der Verwaltungsrath der Strassenbahngesellschaft von Saloniki hat die Vertheilung eines Gewinnes von 17,50 Frcs. für den vollen Antheilschein beschlossen.

Griechenland.

In dem Haushalt für 1896 sind 965 000 Drachmen für die Vollendung der Eisenbahn Myli-Kalamata vorgesehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Neuer Haltepunkt im Direktionsbezirk Breslau. Am 17. Mai d. J. wird der an der Strecke Dittersbach-Glatz gelegene Haltepunkt Centnerbrunn für den Personenverkehr eröffnet werden.

Bei demselben werden bis auf weiteres die Züge 583, 585, 133, 589, 580, 582, 584 und 586 anhalten.

Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Breslau, den 8. Mai 1896. (943)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Auf der Strecke von Ratibor bis Troppau ist wegen Dammrutschung infolge anhaltenden Regens der Gesammtverkehr eingestellt worden.

Voraussichtlich am 9. d. Mts. wird der Streckentheil von Ratibor bis Kranowitz wieder fahrbar sein. Auf der übrigen Strecke bis Troppau wird die Verkehrsstörung vor Ablauf von 5 Tagen kaum beseitigt werden können.

Kattowitz, den 7. Mai 1896. (944)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Hochwassers ist der Verkehr am Elbkai und Hafen in Riesa, sowie an den Elbkais in Dresden mit Ausnahme des König Alberthafen bis auf weiteres eingestellt worden.

Dresden, am 8. Mai 1896. (945)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Sistirung der Güteraufnahme für den Elbeumschlag in Aussig-Landungsplatz. Da der Elbeumschlagsplatz in Aussig der A. T. E. wegen Hochwasser vom 4. Mai 1896 an bis auf weiteres gesperrt ist, wurde die Güteraufnahme für diesen Umschlagplatz sistirt und werden die dahin rollenden Güter aufgehalten.

Teplitz, am 8. Mai 1896. (946)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Infolge Ueberfluthens des Umschlagplatzes Laube durch das Hochwasser der Elbe musste der Güterverkehr von Tetschen nach Laube am 5. Mai l. J. eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist unbestimmt.

Wien, am 8. Mai 1896. (947)

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Hessischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. gelangen für die Stationen Frankfurt a/M. (Staatsbahnhöfe) und die an der Strecke Bockenheim-Usingen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. im Verkehr mit mehreren Stationen des Direktionsbezirks Erfurt um 1 km ermässigte Entfernungen zur Einführung. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Mai 1896. (948)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Dänischer Kohlenverkehr. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Piesberg des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1895 als Versandstation aufgenommen.

Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 7. Mai 1896. (949)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Getreideverkehr von Stationen der Südwestbahnen, Fastow-, Charkow-Nikolajew- und Ekaterinen-Eisenbahn nach Danzig und Neufahrwasser bisher berechnete Kursverlustgebühr von 0,50 Rubel für den Wagen kommt fortab nicht mehr zur Erhebung.

Danzig, am 6. Mai 1896. (950)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 10. Mai d. J. werden im Tarifheft III der Abtheilung E (Elberfeld Pfalzbahn) folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Gaskoks eingeführt:

von Hemer nach Maikammer 0,93 M.
„ Lüdenscheid nach Maikammer . . . . 0,87 „

Köln, den 7. Mai 1896. (951)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Lithographiesteine im Bayerisch-Belgischen Verkehre. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. treten für die Beförderung von Lithographiesteinen von Pappenheim, Solnhofen und Treuchtlingen nach den Belgischen Seehafenstationen Antwerpen tr., Bruges tr., Gent tr., Ostende tr. und Terneuzen tr. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei der Generaldirektion zu München, sowie im Verkehrsbüreau der unterfertigten Direktion zu erfahren.

Köln, den 6. Mai 1896. (952)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 10. d. Mts. erscheint zum Gütertarif (Heft 1—4) der gemeinschaftliche Nachtrag V, welcher u. a. neue Entfernungen für die Stationen Darscheid, Daun, Dockweiler-Dreis, Hochpochten, Kaisersesch, Laubach-Möllenbach, Mayen West, Monreal, Pelm, Uersfeld und Ulmen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und Kray Süd des Direktionsbezirks Essen enthält. Die Entfernungen für Mayen West gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 6. Mai 1896. (953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif; Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 kommt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ergänzungen und Abänderungen des Haupttarifes enthält.

München, im Mai 1896. (954)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab werden im Verkehre von diesseitigen nach den Stationen Guben, Sommerfeld, Sorau, Cottbus, Forst und Muskau Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen eingeführt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 6. Mai 1896. (955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Juli l. J. tritt an Stelle des Norddeutschen Gütertarifs mit Galizien und der Bukowina, Heft 1 vom 1. September 1895 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils wesentlich erhöhte Frachtsätze sowie neu einbezogene Stationen. In den neuen Tarif sind nicht wieder aufgenommen die Stationen Klettendorf (Klassentarif), Olsberg und Wennemen (Eisen) sowie Sucha, Koschentin und Tworog (Erze). Abzüge des neuen Tarifs sind auf den Verbandstationen zum Preise von 120 ₰ zu haben.

Breslau, den 10. Mai 1896. (956)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab wird Karlsruhe (Westbahnhof), Station der Badischen Staatsbahnen, in den Gütertarif, Theil II, Heft 1 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Tarifkilometer	Zwischen Sosnowice †) (W. W. u. I. D. E.) und	Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse	Stückgut: Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsklassen A1	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsklassen B	Wagenladungen: Spezialtarife A2	Wagenladungen: Spezialtarife I	Wagenladungen: Spezialtarife II	Wagenladungen: Spezialtarife III	Ausnahmetarife 6 A. Eisen- und Stahlwaaren	Ausnahmetarife 6 B. Eisen- und Stahlfaçon.	Ausnahmetarife 7 Alaun etc.	Ausnahmetarife 8 Bleiweiss etc.
		Frachtsätze für 100 kg in Mark												
1037	Karlsruhe Westbahnhof.	23,12	11,56	8,45	7,10	6,32	5,29	4,76	3,72	2,38	2,92	2,38	3,72	4,77

Ferner ist auf Seite 96 und 97 des vorbezeichneten Tarifheftes, sowie auf Seite 14 und 15 des Nachtrages II zum Tarifheft 2 (vom 1. Mai d. J.) bei Heidelberg (Station der Main-Neckarbahn) hinzuzusetzen „Hauptbahnhof".

In letzterem Nachtrage ist bei Heidelberg (Hauptbahnhof) der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1, Kategorie 1 (unter 5000 kg) von 3,83 in 3,57 M. abzuändern.

Kattowitz, den 6. Mai 1896. (957)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1896 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1896 wird die Station Schweighof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den vom 1. Oktober 1892 gültigen Tarif mit den um 1 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Meeder einbezogen.

Erfurt, den 6. Mai 1896. (958J)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Bonn (Trajekt) in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von der Station Simpelveld der Grossen Belgischen Centralbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken vom 1. Dezember 1895 mit einem Frachtsatz von 35,— ℳ für 10 000 kg einbezogen.

Köln, den 7. Mai 1896. (959)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Getreide und roher Baumwolle mit Herkunft von einem Belgischen oder Holländischen Schiff ab Speyer Hafen transit bezw. Worms Hafen transit nach Basel Reichsbahn kommen vom 1. Juni d. J. ab folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Von Speyer Hafen nach Basel.
a) für rohe Baumwolle nach Basel loco (Reichsbahn) . . 0,81 ℳ
b) für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) . . . . . 0,81 „
c) für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) Westschweiz . . . . 0,68 „
für 100 kg.

Von Worms Hafen nach Basel.
a) für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) . . . 0,92 ℳ
b) für Getreide nach Basel transit (Reichsbahn) Westschweiz . . . . 0,77 „
für 100 kg.

Für die Anwendung dieser Ausnahmefrachtsätze sind im übrigen die Beförderungsbestimmungen in den Transittarifen vom 15. Juli 1894 zu dem 1. und 3. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs maassgebend.

Strassburg, den 4. Mai 1896. (960)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlen-Ausnahmetarife. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab wird die Station Hammelwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 1. Oktober 1888 und in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zum Ortsverbrauch in Sendungen von mindestens 45 000 kg aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet usw. vom 1. Juli 1890 mit den Frachtsätzen der Station Brake einbezogen.

Oldenburg, den 9. Mai 1896. (961)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 15. Mai d. J. tritt der 7. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Viehtarif, Theil II, in Kraft. Durch denselben gelangen Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe usw.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehre zwischen der in den Verbandsverkehr neu einbezogenen Station Sandersleben des Direktionsbezirks Halle einerseits und der Station Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn, sowie den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn andererseits zur Einführung. Die infolge von Druckfehler-Berichtigungen erhöhten und unter Position II des oben erwähnten Nachtrags näher bezeichneten Frachtsätze treten erst am 1. Juli 1896 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 6. Mai 1896. (962)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Theilweise Aenderung der Bestimmungen für die Anwendung der Frachtsätze. In theilweiser Aenderung der im Tarif — Theil II Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland, vom 1. Januar 1896, auf Seite 6 unter Punkt 2 enthaltenen Bestimmungen für die Anwendung der Frachtsätze gelten vom 1. Juli 1896 die für den Verkehr von Granica bezw. Szczakowa transit vorgesehenen Frachtsätze nur für Sendungen von Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo-Kiew-Kursk-Woronesch (diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew-Shitonia, Kruty-Tschernigow, Konotop-Pirogowka, Woroshba-Seredinaja und Korenewo-Rylsk ausgenommen).

Wien, am 5 Mai 1896. (963)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für den Verkehr von Anklam nach Friedland ein Ausnahmetarif für gebrannte Mauersteine, welche in Anklam mit Schiff von Ueckermünde eintreffen und für Neubrandenburg bestimmt sind, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Güter-Abfertigungsstelle in Anklam und die unterzeichnete Direktion. (964)

Friedland i/Meckl., den 8. Mai 1896.
Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 1. Juli l. J. treten in den Fahrpreisen des Deutsch-Schweizerischen Rundreiseverkehrs einige Erhöhungen ein, worüber näheres bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen ist.

Mainz, den 4. Mai 1896. (965)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 347 —

Nr. 39. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Mai 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich
Zur Erinnerung an die Thätigkeit im Eisenbahndienst während des Krieges 1870 71.
Aus Württemberg:
Elektr. Vollbahn Meckenbeuren-Tettnang.
Filderbahngesellschaft.
Sommerfahrplan der Württembergischen Staatsbahnen.
Bahnhofsautomaten.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die staatliche Erwerbung der Nordwest- und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
Die Anlage von Wasserstrassen, insbesondere des Donau-Oderkanals.
Enquete über die Lage der Oesterr. Eisenbahnbeamten.
Bezeichnung des Schachts bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen.
Die Desinfektion der mit lebendem Vieh beladenen Wagen.
Konzessionirung der Lokalbahn Hegyes-Feketehegy-Gajdobra-Palazka.
Hilfeleistung bei Bahnunfällen.
Kombinirbare Billets nach Dalmatinischen Häfen.
Generalversammlungen.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Neues Eisenbahn-Rechnungsgesetz.
Aus Frankreich:
Schaffung 2,5 % Eisenbahn-Schuldverschreibungen.
Südbahn (Midi) in 1895.
Paris-Lyon-Mittelmeerb. in 1895.
Personalnachrichten.
Aus Belgien:
Lüttich-Mastrichter E. in 1895.
Antwerpen-Genter E. in 1895.
Neue Schifffahrtslinie Ostende-Tilbury.
Entschädig. bei Zugverspätungen.
Missbräuchliche Benutzung von Zeitkarten.
Aus Schweden:
Postverbind. Trelleborg-Sassnitz.
Aus Afrika:
Französisches Senegalgebiet.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
7. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 38.)

In einer ausgezeichneten Monographie über den „Oberbau" bespricht der bekannte Fachmann Professor Goering die Schienen und ihre Befestigung, die Stossverbindung, die Bettung des Geleises in seiner Gesammtheit, die Ausführung und Erhaltung des Oberbaues, endlich den Materialienbedarf und die Kosten des Oberbaues.

In Bezug auf die Form der Schienen entnehmen wir diesem Artikel, dass die Stuhlschiene, welche heute in England fast ausschliessliche und auch in Frankreich noch häufige Anwendung findet, in Deutschland, Oesterreich und den übrigen Ländern Europas nur mehr vereinzelt vorkommt. In Deutschland sind aus älterer Zeit noch 763 km Stuhlschienengeleise vorhanden, davon 584 km auf den Strecken der ehemaligen Berlin-Magdeburger und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, welche Bahnen trotz lebhaften Verkehrs gegenüber dem sonst seit Mitte der fünfziger Jahre in Deutschland vollzogenen Uebergang zur Breitfussschiene lange an der Stuhlschiene festhielten. Einige weitere Stuhlschienengeleise liegen noch in Elsass-Lothringen, Bayern und Mecklenburg. Im übrigen ist die schon bei Erbauung der Leipzig-Dresdener Bahn nach Amerikanischem Muster eingeführte Breitfussschiene in Deutschland auf mehr als 70 000 km Geleislänge in Anwendung. Den zunehmenden Radlasten (in Deutschland und Oesterreich zur Zeit bis 7 t, in England bis 9 t) und Geschwindigkeiten entsprechend, hat die Stärke der Schienen in neuerer Zeit erheblich zugenommen. Das höchste Gewicht unter den Breitfussschienen besitzt die Schiene der Belgischen Staatsbahnen vom Jahre 1887 mit 52,7 kg auf 1 m, dieser zunächst die Mittelform des Amerikanischen Ingenieurvereins vom Jahre 1892 und die Schiene der Newyork Central vom Jahre 1891 mit 49,6 kg, der Boston-Albany vom Jahre 1891 mit 47,2 kg, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom Jahre 1889 mit 47 kg und der Gotthardbahn vom Jahre 1891 mit 46,6 kg. Zu den stärksten Stuhlschienen gehören jene der North-Western mit 44,6 kg und der Französischen Westbahn mit 44,2 kg.

Nachdem die Technik des Walzens längst soweit vorgeschritten ist, dass die Herstellung der Schienen in Längen von 30 m und mehr keine Schwierigkeiten macht, neigt man sich mit Rücksicht auf die unverkennbaren Vortheile längerer Schienen der Anwendung von Schienen möglichst grosser Länge zu. Schienen von 12 m sind neuerdings in Italien und bei der Gotthardbahn eingeführt, sowie auch bei Oesterreichischen und Französischen Bahnen üblich. In dem Kapitel über die Befestigung der Schienen ist unter anderem auf die durch neuere Studien bestätigte Erfahrung hingewiesen, dass eine allzu starre Verbindung zwischen Schiene und Schwelle unzweckmässig, und dass die kleine vielfach als Mangel angesehene Beweglichkeit der bisherigen Befestigungsarten auf Holzschwellen ebenso wie überhaupt die Einschaltung von Holz zwischen Schiene und Bettung geradezu von Nutzen sei. Charakteristisch sind in dieser Richtung namentlich die Beobachtungen bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen an einem sehr kräftigen Oberbau mit 9 m langen Schienen von 37 kg Gewicht auf je zehn 2,7 m langen und

71 kg schweren Eisenschwellen. Die Befestigung geschah anfangs mit einem Eisenkeil, später mit Haarmann'schen Hackenplatten in üblicher Weise. Dabei zeigte sich, dass der Kies förmlich zermalmt wurde und starke Schlammbildung erfolgte, ebenso ein sehr beträchtliches Wandern. Dies wurde durch zu grosse Starrheit der üblichen Verbindung zwischen Schiene und Schwelle erklärt, welche bewirkt, dass die Schiene mit der schweren Schwelle zusammen auf die Bettung hämmert. Diesen Erfahrungen stehen allerdings Wahrnehmungen bezüglich gleich schwerer und ähnlich gestalteter Eisenschwellen gegenüber, welche mit Heindl'scher Schienenbefestigung unter anderem auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gemacht wurden. Auf der Linie Wien-Krakau, welche von Schnellzügen mit 80 km Geschwindigkeit befahren wird, liegt eine 2 km lange Strecke solchen Oberbaues seit dem Jahre 1883. Bis Ende Oktober 1891 waren 41,37 Millionen Tonnen Bruttolast darüber gerollt, ohne dass das Geleis eine schädliche Abnutzung gezeigt hätte. Den Schluss des Goering'schen Artikels über den Oberbau bildet eine Vergleichung der Kosten der verschiedenen Oberbausysteme. Unter der Annahme einer Dauer der Holzschwellen von 15 bezw. 20 Jahren und einer solchen von 25 bezw. 30 Jahren für 54 und 71 kg schwere Eisenquerschwellen schätzt Goering die Jahreskosten für 1 km Geleis mit Holzquerschwellen auf 1 800—1 820 ℳ, dagegen mit Eisenquerschwellen auf 1 930—1 980 ℳ. Dem eisernen Oberbau ist ein besonderer Artikel von Professor Löwe in München gewidmet, welcher insbesondere eine ausführliche Darstellung der Entwickelung des eisernen Oberbaues gibt. Schon in den 40 er Jahren waren in England und Frankreich versuchsweise eiserne Oberbaukonstruktionen zur Anwendung gelangt. In der Folge erlahmte das Interesse der Englischen und Französischen Ingenieure an der Ausbildung des eisernen Oberbaues und machte in England sogar einer bis in die neueste Zeit bemerkbaren ablehnenden Haltung Platz. Dagegen traten zu Anfang der 60 er Jahre Deutsche, später auch Oesterreichische Bahnen mit Versuchen hervor, die in ununterbrochener Reihe bis heute fortgesetzt werden.

Zahllose Systeme sind aufgetaucht, von denen jedoch nur wenige eine grössere Verbreitung gefunden haben. Ein abschliessendes Urtheil lässt sich bisher über kein System bilden, da die Anwendungszeit noch zu kurz ist und über die Dauer der eisernen Schwellen noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, es ist deshalb auch nicht möglich, die Kosten des eisernen und hölzernen Oberbaues in richtigen Vergleich zu ziehen.

Der Feder des Professor Goering verdankt die Encyklopädie noch eine Reihe weiterer ausgezeichneter Artikel, welche den Oberbau betreffen, so zunächst den interessanten Artikel „Schienenüberhöhung". Nach demselben vertritt eine Anzahl von Fachmännern in neuester Zeit die Ansicht, dass die Ueberhöhung entweder ganz entbehrlich oder doch nur in den allerschärfsten Krümmungen erforderlich sei und dass jedenfalls die Geschwindigkeiten in den schärferen Bogen ohne Gefahr erheblich gegen die bisher üblichen Grenzen erhöht werden können. Von demselben Verfasser rühren auch die Artikel „Wandern der Schienen" und „Weichen" her. Letzterer Artikel behandelt den schwierigen Stoff in äusserst klarer und übersichtlicher Weise; er gibt zunächst eine Uebersicht der Grundformen, bespricht dann die Konstruktion der Zungenvorrichtung und des Herzstücks, die Unterstützung der Ausweichung durch Querschwellen, den Zusammenhang der ganzen Ausweichung, endlich die aussergewöhnlichen Anordnungen (Kletterweichen, die neuestens an Stelle der Entgleisungsweichen angewendeten gewöhnlichen Weichen mit sogenannten Sandgeleisen usw.).

Eine werthvolle Beilage des Artikels bilden die demselben beigegebenen Tabellen über die Grundmaasse der geometrischen Anordnung der Ausweichungen, dann über die Grundlagen zur Bauart von Zungenvorrichtung und Herzstücken.

Einzelnen Weichenbauarten sind besondere Artikel gewidmet, so den Ablenkungs- und Entgleisungsweichen, sowie den Englischen Weichen, desgleichen den Ausweichvorrichtungen für Seilbahnen. Auch die Artikel „Feldbahnen", „Pferdebahnen" und „Zahnradbahnen" enthalten Mittheilungen über die bei derlei Bahnen zur Anwendung kommenden besonderen Formen der Weichen.

Weitere grössere Abhandlungen finden sich über Drehscheiben von Professor Löwe und über Kreuzungen von Ingenieur Schmid. Ersterer Artikel enthält namentlich interessante Mittheilungen über den Presswasserbetrieb, wie derselbe in Frankreich häufige Verwendung findet, so u. a. auf dem Bahnhof La Chapelle, gare intérieure, der Nordbahn in Paris, dann auf dem Bahnhof St. Lazare in Paris. Noch seien aus dem Gebiete des Oberbaues erwähnt die Artikel „Befestigung der Schienen" und „Bettung" von Professor Löwe in München, die Artikel „Schienenerzeugung" und „Schienenproben" von Dr. Karl Haushofer, endlich der Artikel „Spurweite" von Regierungs- und Baurath Claus; letzterer bietet eine vollständige Uebersicht der in den verschiedenen Europäischen und aussereuropäischen Ländern angewendeten Spurmaasse. Danach haben von den Eisenbahnen der Erde etwa 75 % die normale (Stephenson'sche) Spur, etwa 11 % haben grössere (Russische Spur von 1,525 m, Irische Spur von 1,6 m, Spanische sowie Indische Spur von 1,676 m) und etwa 14 % kleinere Spurweiten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1636 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1895 (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1636 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen und mit Ausnahme der an den Verein angeschlossenen Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1895 (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1771 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien auf Theilnahme der Salzburger Lokaleisenbahn und der Lokalbahn Privoz-M.-Ostrau-Witkowitz an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1824 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aenderung der Vereinssatzungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Erinnerung an die Thätigkeit im Eisenbahndienst während des Krieges 1870/71

fand am 10. d. Mts., Nachmittags 4 Uhr, im grossen Saale des Zoologischen Gartens auf Anregung des Vereins für Eisenbahnkunde ein Festmahl der Veteranen der im Kriege thätig gewesenen Beamten der Militär- und Civilverwaltung statt.

Es nahmen etwa 100 Personen aus allen Theilen Deutschlands daran theil. Militärischerseits waren anwesend der Chef des Grossen Generalstabs der Armee Graf von Schlieffen mit dem Generalmajor von Usedom, Oberst Kneusels und Oberstlieutenant Budde, der Generalinspekteur des Militär-Erziehungs- und Bildungswesens General der Infanterie von Kessler, der Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen, General von Golz, der Kommandeur der Eisenbahnbrigade Generalmajor Freiherr von Roessing mit den Regimentskommandeuren Taubert, Creuzinger und Schubert, sowie den Bataillonskommandeuren, die Generallieutenants von Schulz und Knappe, Oberstlieutenant Buchholz und andere. Von Seiten der Civilbehörden der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen und Unterstaatssekretär Brefeld, der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz und die vortragenden Räthe Dr. Gerstner, Semler, Kriesche und Sarrazin,

Ministerialdirektor Weishaupt, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kinel, Generaldirektor der Bayerischen Staatsbahnen von Ebermayer, die Wirklichen Geheimen Ober-Bauräthe Wex und Streckert, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kraefft, Eisenbahn-Direktionspräsident Kranold mit mehreren Direktionsmitgliedern, Geheimer Baurath Illing, sodann Mitglieder und Beamte der Reichs-Eisenbahnen, der Sächsischen, Württembergischen, Badischen, Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung und eine grosse Zahl Mitglieder des Vereins für Eisenbahnkunde. Den Toast auf den Kaiser brachte der Vorsitzende des genannten Vereins Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert aus, einen anerkennenden Rückblick auf die Thätigkeit der Eisenbahnen gab der Chef des Generalstabs Graf von Schlieffen; die Leistungen der im Eisenbahnwesen thätigen Militärs hob der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen hervor, ferner toastete auf den Verein Generaldirektor von Ebermayer aus München; weitere Trinksprüche wurden ausgebracht von den Generalen der Infanterie von Golz und von Kessler, sowie dem Unterstaatssekretär Brefeld, dem Geheimen Baurath Krohn aus Detmold, dem Oberstlieutenant Buchholtz auf die Veranstalter der Feier und den Festausschuss, auf die Mitglieder der „Exekutivkommission" während des Kriegs, die Herren Weishaupt und Kinel, insbesondere wurde der hervorragenden Leistungen des verstorbenen Oberstlieutenants von Brandenstein gedacht und auf den Fürsten von Bismarck ein Hoch ausgebracht. Auf ein vorher vom Generallieutenant von Schulz verlesenes Huldigungstelegramm an den Kaiser ging noch während des Festes folgende Depesche ein:

„Seiner Majestät dem Kaiser und Könige ist es eine besondere Freude gewesen, am heutigen Gedenktage des Frankfurter Friedensschlusses den Huldigungsgruss der dortigen Festversammlung von Männern zu empfangen, welche vor 25 Jahren Leben und Gesundheit in den Dienst des Vaterlands gestellt, an den ausgezeichneten Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens daheim und in Feindesland rühmlichen Antheil genommen und zu den wunderbaren Erfolgen der Deutschen Armee so wesentlich beigetragen haben. Seine Majestät lassen Euere Excellenz ersuchen, den Versammelten hiervon unter dem Ausdruck Allerhöchstihres wärmsten Dankes für die Erneuerung des Gelübdes unwandelbarer Treue Kenntniss zu geben. Auf Allerhöchsten Befehl. von Lucanus, Geheimer Kabinetsrath."

Die Tischkarte stellte einen Bahnhof mit einer Verladung von Truppen dar und auf der Rückseite den gesprengten Viadukt bei Xertigny, ausserdem empfing jeder Theilnehmer eine Broschüre, betitelt: Zur Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im Deutsch-Französischen Kriege 1870/71. Das Fest verlief in sehr gehobener Stimmung.

Aus Württemberg.

Elektrische Vollbahn Meckenbeuren-Tettnang.

Freitag, den 7. d. Mts., fand die Schlussabnahme der elektrischen Bahn Meckenbeuren-Tettnang und des damit verbundenen, die beiden Orte mit Licht und Kraft versorgenden Elektrizitätswerkes statt.

Nachdem die Frage der elektrischen Vollbahnen zur Zeit vielfach erörtert wird, dürfte das Resultat dieser Abnahmeversuche, welchen Herr Direktor Lechner von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, der bauleitende Ingenieur Herr Oskar von Miller, sowie Herr Direktor Huber von der Maschinenfabrik Oerlikon beiwohnten, von allgemeinem Interesse sein.

Die Abnahmeversuche ergaben, dass im allgemeinen nicht mehr als 75 PS in der 2 km entfernten Centralstation von der Turbinenanlage erzeugt werden müssen, um einen 50 t schweren Zug, welcher aus einem Personenwagen mit Gepäckraum und zwei vollbeladenen Güterwagen bestand, auf der Maximalsteigung von 20 ‰ bei einer Kurve von nur 180 m Radius mit einer Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde zu befördern.

Bei geringeren Steigungen mussten zur Erzeugung einer Zugsgeschwindigkeit von etwa 30 km in der Stunde nur 45 PS von den Turbinen an die elektrischen Maschinen abgegeben werden.

Diese günstigen Resultate übersteigen bedeutend die ursprünglich verlangten und gegebenen Garantien, auch lassen die Betriebsergebnisse der vergangenen 5 Monate ersehen, dass für derartige Nebenbahnen der elektrische Betrieb — namentlich mit Hilfe von Wasserkräften und in Kombination von Elektrizitätswerken für Beleuchtung und Kraftabgabe — sehr günstig ist.

Sowohl der Personenverkehr, als namentlich der Güterverkehr, hat sich ausserordentlich rasch entwickelt, so dass die zur Verfügung stehende Wasserkraft bereits voll ausgenutzt ist, und zur Erweiterung des Betriebes eine Akkumulatorenbatterie aufgestellt werden soll.

Filderbahngesellschaft.

Nach dem Rechenschaftsbericht für das Geschäftsjahr 1895 haben die Anlagekosten der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch sammt aller Ausrüstung betragen 467 734 *M.*, die Strassenbahn Degerloch-Hohenheim 342 089 *M.*, zusammen 809 823 *M.*

Die Betriebseinnahmen haben betragen 162 690 *M.*, die Gesammtausgaben 124 741 *M.*, der Jahresertrag 37 948 *M.* Dem Reservefonds wurde hiervon der 20. Theil zugewiesen mit 1 898 *M.* Es verbleiben 36 050 *M.*, dazu Vortrag aus dem Jahre 1894 2 333 *M.*, gibt 38 383 *M.* Hiervon wurden zugewiesen dem Erneuerungsfonds 15 000 *M.*, dem Amortisationskonto 4 000 *M.*, dem Pensions- und Unterstützungsfonds 1 500 *M.*, für Gratifikationen 800 *M.*, für Dividenden auf 100 000 *M.* Prioritätsaktien à 6 % 6 000 *M.*, auf 300 000 *M.* Stammaktien 3 % 9 000 *M.* und als Vortrag auf neue Rechnung 2 083 *M.*

Die Bahn soll verlängert werden durch Erbauung einer Linie von Möhringen nach Vaihingen a/Fildern und einer Linie von Möhringen über Echterdingen-Bernhausen nach Neuhausen a/Fildern, welche in Gemeinschaft mit den Linien Stuttgart-Degerloch-Möhringen-Hohenheim einheitlich betrieben werden sollen. Die Konzession zum Bau und Betrieb dieser neuen Bahnstrecken ist der Gesellschaft bereits ertheilt.

Sommerfahrplan der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Neue Schnellzugsverbindung nach der Schweiz, sowie nach Vorarlberg und Tirol über Württemberg. Der Schnellzug ab Frankfurt a/M. 10.55 Nachm., ab Mannheim 12.08 Vorm., ab Stuttgart 3.40 Vorm., in Friedrichshafen 7.51 Vorm., erhält im Sommerdienst wichtige neue Verbindungen über den Bodensee, und zwar ab 1. Juni mittelst eines neuen Schnellzugs, ab Friedrichshafen mit Schiff 7.55 Vorm., ab Romanshorn 8.45 Vorm., in Zürich 11 Vorm., in Genf 5.40 Abends, sowie vom 1. Juli an ab Friedrichshafen mit Schiff 8 Vorm., ab Bregenz mit neuem Schnellzug 10.13 Vorm., in Bludenz 11.27 Vorm., in Innsbruck 3 Nachm., mit unmittelbarem Anschluss nach Südtirol und Italien, Ankunft in Bozen 7.24 Nachm., in Ala 9.39 Nachm., in Verona 11.02 Nachts.

Vom 1. Mai an ist in dem an den Orientexpresszug anschliessenden Schnellzug Stuttgart-Karlsbad-Prag ein Speisewagen der Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft in Berlin zwischen Stuttgart und Eger eingestellt. Als direkte Wagen Stuttgart-Nürnberg-Karlsbad kommen neue, von der Württembergischen Eisenbahnverwaltung beschaffte vierachsige, mit allem Komfort ausgestattete Durchgangswagen I. und II. Klasse mit Seitengang zur Verwendung. Auch in dem bei Tag durch Württemberg laufenden Schnellzug Wien-Paris läuft neben dem Speisewagen München-Avricourt ein vierachsiger Durchgangswagen I. und II. Klasse Wien-Avricourt mit Seitengang.

Sämmtliche Schnellzüge der Württembergischen Staatsbahnen, mit Ausnahme des Orientexpresszugs, führen von Beginn des Sommerdienstes an die III. Wagenklasse.

Bahnhofsautomaten.

In der Württembergischen Abgeordnetenkammer wurden 2 Anträge eingebracht, betreffend die Bahnhofautomaten. Der eine, gestellt von dem Abg. Schumacher (Volkspartei) verlangt, dass auf mittleren und kleineren Bahnhöfen die Aufstellung weiterer Automaten untersagt und die bereits vorhandenen, wo nicht ein wirkliches Bedürfniss vorliege, sobald als möglich eingezogen werden sollen. Der zweite Antrag, gestellt von dem Abg. Schick (Centrum) ersucht die Regierung, den Vertrag mit dem Unternehmer der Automaten nicht zu erweitern und vor einer Erneuerung desselben den Landtag zu befragen.

Die Antragsteller und andere Redner brachten vor: Durch die Automaten werde die Jugend zur Naschhaftigkeit verlockt, auch werde das ansässige Gewerbe durch die von den Automaten gemachte Konkurrenz geschädigt. Der Staat solle die Hand nicht dazu bieten, einer solchen Konkurrenz Raum zu geben und ihr seine Beamten zur Verfügung zu stellen. Der Präsident des Staatsministeriums Dr. Freiherr von Mittnacht erwiderte in eingehender Weise, theilte den Vertrag mit dem Unternehmer der Automaten im Wortlaut mit und gab dem Hause die Mittheilungen bekannt, welche die anderen Deutschen Eisenbahnverwaltungen, wo Automaten zugelassen sind — Preussen, Bayern, Sachsen — über ihre Erfahrungen mit den Automaten der Württembergischen Verwaltung gemacht haben. Der Ministerpräsident sagte unter dem Beifall des Hauses zu, dass die Verwaltung, soweit dies bei Fortdauer des Vertrags — derselbe läuft bis 31. März 1898 — möglich sei, den beklagten Schäden entgegenwirken werde und dass vor Erneuerung des Vertrags der Kammer das ganze Material vorgelegt werden solle. Das Haus nahm den Antrag Schick an. Aus den Verhandlungen ist die Mittheilung bemerkenswerth, dass die Einnahme der Eisenbahnverwaltung von den Automaten vom

Juni 1895 bis 31. März 1896 betragen hat 16108 ℳ. und dass dem Personal für die Bedienung der Automaten vom Unternehmer 4275 ℳ. bezahlt wurden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die staatliche Erwerbung der Nordwest- und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Nachdem die Hälfte der Mitglieder des Subkomitees des Eisenbahnausschusses die diesbezügliche Regierungsvorlage ablehnte, die andere Hälfte aber für deren Berathung eintrat, konnte auch im gesammten Eisenbahnausschusse noch keine Einigung erzielt werden. Aus den Reden der Regierungsvertreter sei folgendes hervorgehoben:

Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek verweist bezüglich der Frage, ob es möglich sei, auf einem anderen Wege als dem der Vereinbarung zur Verstaatlichung zu gelangen, darauf, dass der Eisenbahnminister diese Frage selbst beantworten werde. Auf einzelne ziffermässige Einwendungen übergehend, konstatirt er, dass dem bilanzmässigen Ueberschusse des Uebereinkommens von 155000 fl. der Entgang des Ueberschussantheiles von 150000 fl. gegenüberstehe. Dagegen muss er den Gewinnantheil des Staates an der Konvertirung der 3 % Prioritätsobligationen als reelles Aktivum aufrechthalten und würde ein besserer Erfolg für den Staat bei konzessionsmässiger Einlösung gewiss nicht zu erreichen sein, zumal es sich nur um eine Konvertirung handelt, bei welcher die aktive Mitwirkung der Gesellschaft unerlässlich ist. Einseitiger Zwang in dieser Hinsicht ist um so mehr ausgeschlossen, als die bisherigen Betheiligungen des Staates an solchen Transaktionen stets im Vereinbarungswege erfolgten. In betreff der Konvertirung der 4 % Staatsschuldverschreibungen, deren erhöhter Nominalbetrag mit der Kündbarkeit im Zusammenhang steht, wäre es erwünscht, die Ansichten darüber zu erfahren, ob der künftige Vortheil von 0,5 Million Gulden jährlich nicht höher anzuschlagen ist, als eine etwaige Verminderung der Aktienrente um 50 kr., wodurch die gegenüber der konzessionsmässigen Einlösung resultirende Aufzahlung von etwa 200000 fl. verschwinden würde. Von der Tilgungsquote der Staatsschuldverschreibungen von 390000 fl. ist nur ein Drittel als neu zuwachsende Last in Betracht zu ziehen, weil die beiden anderen Drittel der Tilgungsquote bereits in der Garantie und in den Erträgnissen des Ergänzungsnetzes ihre Deckung finden. Das Verhältniss zwischen den Aktionären Lit. A und B, welche in ihrer Gesammtheit die Gesellschaft bilden, ist mit den bezüglichen Unternehmungen aber keineswegs identisch, sodass von einer Einziehung der den Aktionären Lit. A statutenmässig gebührenden Ueberschussantheile des B-Netzes zu Gunsten des Staates wohl nicht die Rede sein kann. Gegen die Behandlung des Zinsenkontos ist anzuführen, dass die Verzinsung der verfügbaren Betriebsgelder auch für den Staat ein reelles Aktivum darstellt. Die künftige Steuer der Elbethalbahn wäre jedenfalls nicht mit 14 % gleich 380000 fl., sondern nur mit 10 % anzusetzen. Der Forderung des zweiten Geleises für das garantirte Netz steht die gesetzliche Bewilligung des Investitionsanlehens vom Jahre 1885 im Wege. Bezüglich des Ergänzungsnetzes könnte diese Forderung frühestens im Jahre 1899 gestellt werden, und würde die Durchführung den Effekt auf die Einnahmesteigerung erheblich abschwächen. Die Benutzung der Böhmischen Nordbahn, sowie die Trennung der einlösbaren Netze, wäre ein künstlicher Nothbehelf und verdient keinesfalls den Vorzug vor der sofortigen Erwerbung des Gesammtnetzes, sofern letztere unter annehmbaren Bedingungen erreichbar ist, wobei namentlich auch die gebotene Rücksichtnahme auf das Bahnpersonal zu beachten ist, für welches aus der Trennung der beiden Netze Unsicherheit und effektive Nachtheile erwachsen würden. Dem Gedanken, diesen Zustand der Trennung durch eine Reihe von Jahren fortbestehen zu lassen, stehen daher sowohl aus geschäftlichen als aus Humanitätsrücksichten gewichtige Bedenken entgegen.

Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg will diesen Ausführungen nur einige Worte beifügen. Die Regierung ist von der konzessionsmässigen Einlösung ausgegangen und angesichts der hierbei sich ergebenden Schwierigkeiten im Laufe der Verhandlung zu dem Entschlusse gelangt, die Erwerbung des Gesammtunternehmens im Vereinbarungswege durchzuführen. Bezüglich der Vortheile des Uebereinkommens verweist der Minister auf seine früheren Darlegungen. Er bezweifelt, ob durch das von einem Abgeordneten angeregte Gesetz alle Schwierigkeiten zu lösen wären, und hebt insbesondere die Fragen der Behandlung des Personals und der Pensionsfonds als solche hervor, die nur im Wege der gegenseitigen Verständigung ausgetragen werden können. Was sollte nun geschehen, wenn das Uebereinkommen nicht angenommen würde? Die Regierung müsste vorläufig auf die Verstaatlichung verzichten und dieselbe für jenen Zeitpunkt vorbehalten, wo das Einlösungsrecht auch bezüglich des Ergänzungsnetzes eintritt. Dies bedingt einen Aufschub bis zum Jahre 1901 und wird voraussichtlich mit weit höheren finanziellen Opfern für den Staat verbunden sein, wenn man auch nur die Ertragssteigerung des Jahres 1896 in Berücksichtigung zieht. Bei anderen Bahnen bestehen in den konzessionsmässigen Einlösungsbestimmungen auch ähnliche Lücken und Streitfragen, welche nur im Wege des Uebereinkommens gelöst werden können. Welche Regierung würde es aber unternehmen, ein derartiges Uebereinkommen angesichts der in diesem Falle sich ergebenden Schwierigkeiten vorzulegen? Die ganze Verstaatlichungsaktion müsste sonach in weite Ferne gerückt werden.

Die Anlage von Wasserstrassen, insbesondere des Donau-Oderkanals.

Der volkswirthschaftliche Ausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses beschäftigte sich mit dieser Frage und beschloss eine Resolution, welche die Förderung des Ausbaues eines Donau-Oder-Weichselkanals, sei es im Wege der Privatunternehmung, sei es aus Staatsmitteln durch Aufnahme eines grossen Anlehens bezweckt. Im letzteren Falle solle das zu kreirende Anlehen auch für den Bau einer Wasserstrasse zur Elbe und für die Herstellung der Schifffahrt auf dem Dniester dienen. Aus der Debatte hierüber sind die folgenden Ausführungen des Handelsministers Freiherrn von Glanz hervorzuheben: Seit mehr als 1½ Jahren werden Verhandlungen in betreff des Ausbaues des Donau-Oderkanals gepflogen. Der Kanal soll zweigeleisig ausgebaut werden, sodass er Schlepps von 600 t Tragkraft tragen könnte. Auch soll der Kanalausbau auf dem System der schiefen Ebene erfolgen. Das Französische Konsortium denkt sich die Unternehmung als Aktiengesellschaft mit staatlicher Garantie für einen Theil des Kapitals. Für den Ausbau wäre ein Kapital von 95000000 Gulden erforderlich. Die Regierung werde bestrebt sein, weitere technische Studien auszuführen, um sonach vielleicht schon im nächsten Jahre zu einem diesbezüglichen Entschlusse zu gelangen.

Enquete über die Lage der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten.

Im Abgeordnetenhause wurde ein Dringlichkeitsantrag wegen sofortiger Einberufung einer solchen Enquete eingebracht. Der Eisenbahnminister erklärte sich gegen die Dringlichkeit dieses Antrags, da die Regierung es grundsätzlich ablehnen muss, einen Beschluss zur Ausführung zu bringen, welcher Bestimmungen darüber trifft, in welcher Art sich die Regierung über die Verhältnisse, Wünsche und Bedürfnisse ihrer unterstehenden Organe, sowie jener der unter Staatsaufsicht stehenden Privatbahnen zu informiren habe. Die Regierung kennt kraft ihrer Verantwortung pflichtgemäss die in dem Dringlichkeitsantrage behandelten Fragen und wird dieselben in der ihr geeignet erscheinenden Art mit Bedachtnahme auf die Anforderungen des Dienstes, der Disziplin und der materiellen Mittel zur Lösung bringen.

Die Dringlichkeit wurde abgelehnt und der Antrag selbst der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Bezeichnung des Schachts bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen.

In der letzten Session des Staatseisenbahnraths wurde das K. K. Handelsministerium um die Veranlassung ersucht, dass bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen auch der Schacht bezeichnet werde, von welchem die Kohle stammt. Da eine derartige Angabe für den Empfänger der Kohle von grosser Wichtigkeit ist, so wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, hierüber in einer der nächsten Direktorenkonferenzen zu berathen und über das Ergebniss der Regierung Bericht zu erstatten. Inzwischen hat die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im internen Verkehr diesem Wunsche bereits entsprochen.

Die Desinfektion der mit lebendem Vieh beladenen Wagen.

Die Ungarische Direktorenkonferenz berieth im Auftrage des Ungarischen Handelsministers die zweckentsprechendsten Vorkehrungen für eine gründlichere Desinfektion solcher Wagen. Der diesbezügliche Vorgang beruht in Ungarn auf dem Gesetzartikel VII vom Jahre 1888 und auf den hierüber erlassenen Ministerialverordnungen, wonach die mit Vieh beladen gewesenen Wagen vorerst mit reinem Wasser und einem stumpfen Besen rein ausgekehrt und dann mit heissem Wasserdampf oder mit einer Lösung aus 2 % Karbolsäure und 5 % Kupfervitriol ausgewaschen werden. In Oesterreich wird mit geringen Abweichungen derselbe Vorgang beobachtet. Die Konferenz sprach sich zwar für den in Deutschland üblichen Vorgang aus, beschloss aber eine gemeinsame Berathung hierüber mit den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, indem ein vorbereitendes Komitee sich weiter mit dieser Frage zu

beschäftigen habe, insbesondere auch darüber, ob nicht infolge der dadurch für die Bahnen erwachsenden Mehrauslagen eine höhere Desinfektionsgebühr von den Parteien verlangt werden sollte.

Konzessionirung der Lokalbahn Hegyes-Feketehegy-Gajdobra-Palanka.

Der Bank für Transportwerthe in Basel wurde für diese, von der Station Hegyes-Feketehegy, der Hauptlinie Budapest-Semlin-Belgrad ausgehende und diese in der Station Gajdobra mit der Linie Baja-Zombor-Neusatz und weiterhin mit der Donau-Dampfschifffahrtstation Palanka verbindende Linie die Konzession ertheilt. Die effektiven Baukosten dieser normalspurig zu erbauenden 55,7 km langen Lokalbahn sind mit 1 890 000 fl., d. i. mit 34 054 fl. für das laufende Kilometer bemessen, von welcher Summe 110 000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Durch den Bau dieser Lokalbahn wird die Donau-Dampfschifffahrtstation Palanka ein Umschlagplatz für den Getreideverkehr im Bereiche der Donaustrecke Vukovár-Palanka-Eisernes Thor.

Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat für das Hilfs- und Rettungswesen eine neue Einrichtung getroffen, wie sie wohl bisher kaum eine andere Bahn des Kontinents besitzt. Sie hat ein eigenes Sanitätskorps ins Leben gerufen, welches bei Unfällen auf ihrer Bahnstrecke in Thätigkeit zu treten hat. Ueber die Organisation dieses Korps, dessen Ausbildung und Verwendung, bringt die Nr. 13 der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." eine Schilderung, welche selbst die gedrängtesten Auszüge nicht zulässt, daher wir nur auf diesen höchst beachtenswerthen Artikel aufmerksam machen wollen.

Kombinirbare Billette nach Dalmatinischen Häfen.

Behufs Hebung des Verkehrs nach Dalmatien und zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums ist der Oesterreichische Lloyd mit seinen Dalmatinischen Schiffsstrecken: Triest-Pola, Pola-Spalato, Spalato-Gravosa (Ragusa), Gravosa(Ragusa)-Cattaro und Metkovich-Gravosa (Ragusa) und umgekehrt dem im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden „zusammenstellbaren Fahrscheinverkehr" beigetreten, so dass nunmehr von allen Stationen des Vereins-Rundreisegebietes direkte Rundtouren über Dalmatinische Häfen, eventuell dann weiter durch Bosnien und die Herzegowina mit dem bereits bestehenden Kupon Triest- oder Pola-Metkovich und umgekehrt kombinirt werden können.

Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn am 28. April d. J.

In der unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Herrn Dr. Franz Karl Stradal in Teplitz abgehaltenen 38. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welcher der Landesfürstliche Kommissär, Se. Durchlaucht Herr Konrad Prinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, K. K. Bezirkshauptmann, beiwohnte, waren 82 Aktionäre anwesend, welche 22 108 Aktien mit 2 166 Stimmen vertraten.

In die Erledigung der Tagesordnung eingehend, ertheilte die Generalversammlung, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, dem Verwaltungsrathe für den Rechnungsabschluss pro 1895 das Absolutorium.

Der vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, dahin lautend:

„Die Generalversammlung wolle die Vertheilung des Reingewinnes, welcher aus dem Betriebe des Unternehmens für das Jahr 1895 2 782 424,77 fl. beträgt, wie folgt genehmigen: Zur Aktientilgung fixe Quote 10 000 fl., an 5 % Zinsen der bereits ausgeloosten 2 245 Aktien à 25 fl. 56 125 fl. = 66 125 fl. bleiben 2 716 299,77 fl., an 5 % Zinsen für 35 850 cirkulirende Aktien à 25 fl. 896 250 fl. Von den verbleibenden 1 820 049,77 fl. zuzüglich der 1895er Zinsen des Spezial-Reservefonds (Effektenzinsen) 241 396,21 fl., demnach von 2 061 445,98 fl. 5/6 % an Tantieme des Verwaltungsraths 137 429,76 fl. Vom Rest von 1 924 016,22 fl. zuzüglich des Saldovortrages von 1894 von 547 250,57 fl., also von 2 471 266,79 fl. die 10 % Superdividende auf 38 095 Aktien und Genussscheine à 50 fl. 1 904 750 fl. bleiben 566 516,79 fl., welcher Betrag als Gewinnvortrag für das Jahr 1896 zu übertragen ist mit der Ermächtigung des Verwaltungsraths, hiervon den Betrag von 241 555,71 fl. nöthigen Falles auf das Stückzinsenkonto zu übertragen und dessen Rückbuchung zu veranlassen"

wurde einstimmig angenommen.

Zugleich theilte der Herr Vorsitzende mit, dass die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. d. Mts. flüssig wird.

Der Vorsitzende macht die Mittheilung, dass der Verwaltungsrath beschlossen hat, die durch den Tod Sr. Durchlaucht des Herrn Edmund Fürsten Clary-Aldringen erledigte Verwaltungsrathsstelle unter den gegebenen Verhältnissen einstweilen nicht zu besetzen.

Das in diesem Jahre ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Herr Karl Ritter von Zdekauer wurde wiedergewählt.

Bei der nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen Verwaltungsrathssitzung wurde Herr Dr. jur. Franz Karl Stradal zum Präsidenten und Herr Geheimrath Thieme zum Vizepräsidenten der Gesellschaft wiedergewählt.

Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn am 27. April d. J.

Der pro 1895 vorgelegte Geschäftsbericht macht zunächst Mittheilung von den Verhandlungen des Verwaltungsrathes mit dem Handelsministerium betreffs Betheiligung der Bozen-Meraner Bahn an der Kapitalsbeschaffung für die Vintschgauer Bahn.

(Hierüber wurde bereits in No. 10 S. 92 d. Ztg., betreffend die Verhandlungen im Tiroler Landtage, berichtet.)

Der Jahresbericht bemerkt hierzu, dass die Verhandlungen hierüber noch nicht abgeschlossen sind, zumal die in Aussicht genommene Betheiligung des Landes Tirol an der Kapitalsbeschaffung mit 500 000 fl. und jene der übrigen Interessenten mit 400 000 fl. vorläufig auf Widerstand stossen. Zur normalen Geschäftsthätigkeit übergehend, konstatirt der Bericht eine Steigerung der Verkehrsbewegung im abgelaufenen Jahre. Der Personenverkehr hat eine Erhöhung um 6 %, der Güterverkehr eine Steigerung um 42 % erfahren. Den Betriebseinnahmen per 322 967 fl. stehen die Ausgaben per 147 632 fl. gegenüber. Der Reinüberschuss wird mit 179 603 fl. ausgewiesen. Es wurde beschlossen, hiervon nach Dotirung des Pensionsfonds, sowie des gesellschaftlichen Erneuerungs- und Reservefonds, endlich Abstattung der Zinsen und Amortisationsquoten, sowie Dotirung der Tantiemen, 85 375 fl. zur Einlösung der Kupons von 12 175 Stück im Umlauf befindlichen Aktien mit 7 fl. per Stück und jener der 75 Genussscheine mit je 2 fl. zu verwenden und die verbleibenden 12 607 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach einer hierauf beschlossenen Erhöhung der Zahl der Verwaltungsräthe (von dermalen 10) auf 12 erfolgte die Wahl derselben.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn am 6. d. Mts.

Der für 1895 erstattete Geschäftsbericht gibt bekannt dass die Unternehmungen der Gesellschaft sich ausnahmslos in steigender Richtung bewegen. Die Roheinnahmen der Bahn sind um 101 406 fl. gestiegen und erreichten die Summe von 1 630 000 fl. Entsprechend hat sich auch das Erträgniss der Bahn auf 982 801 fl. (+ 47 104 fl.) gehoben. Desgleichen hat sich das Erträgniss der Bergbaue und Industrialien gebessert.

In der Frage der nunmehr durch 10 Jahre angestrebten Konversion der gesellschaftlichen Prioritäten ist die Verwaltung keinen Schritt vorwärts gekommen. Den Bedingungen gegenüber, unter welchen von Seite der Regierung der Konversion zugestimmt werden würde, war die Verwaltung bemüssigt, die gegenwärtig hohe Verzinsung der Prioritätsobligationen als im Vortheile der Aktionäre besser gelegen zu betrachten und hat sie auch eine diesfällige Erklärung abgegeben. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass Neuinvestitionen und Neuherstellungen bei den gesellschaftlichen Werken in Angriff genommen werden mussten, hat die Verwaltung behufs Beschaffung der Mittel hierzu von der Ermächtigung, die im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen Aktien zu verkaufen, Gebrauch gemacht und im abgelaufenen Jahre 425 eigene Aktien der Gesellschaft verkauft. Der hierbei erzielte Kursgewinn beträgt 36 897 fl. Der für 1895 erzielte Reingewinn beträgt 456 280 fl. und erhöht sich zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 565 720 fl. Es wurde beschlossen, 8 638 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, 11 272 fl. für Tantiemen des Verwaltungsraths und der Direktion in Abzug zu bringen und 25 000 fl. dem Konto „Dispositionsfonds und Reserve für neue Werksanlagen" zuzuweisen; an die Aktionäre ausser der 5 % Dividende von je 10 fl. auf 36 990 cirkulirende Aktien mit 369 900 fl. noch eine Superdividende von 1 fl. pro Aktie und Genussschein mit 37 284 fl. auszubezahlen, so dass sich die Gesammtdividende auf 11 fl. pro Achse = 5,5 % stellt und die erübrigenden 113 626 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben, endlich den oben erwähnten, beim Verkaufe von 425 Gesellschaftsaktien erzielten Kursgewinn von 36 897 fl. der ordentlichen Reserve zuzuführen.

Generalversammlung der Mühlkreisbahn am 8. d. Mts.

In dieser Versammlung stellte die Verwaltung den Antrag, den Julikupon mit 2,50 fl. einzulösen. Dagegen wendete sich der Vertreter des Aktienbesitzes der Regierung; derselbe beantragte mit Rücksicht auf die geringe Höhe des Reservefonds und die Nothwendigkeit der Aktivirung eines Pensions-

fonds, den Kupon nur mit 2 fl. einzulösen und den Ueberschuss den genannten Fonds zuzuwenden. Da der Regierungsvertreter diesen Antrag im Verwaltungsrathe nicht gestellt hatte und die Regierung in der Versammlung über 909 und die übrigen Aktionäre nur über 530 Stimmen verfügten, bemächtigte sich der Aktionäre eine grosse Aufregung; dieselben beabsichtigten, die Versammlung beschlussunfähig zu machen, was aber durch die wiederholte Intervention des Vorsitzenden verhütet wurde. Auch einem Vertagungsantrage des Vertreters des Landesausschusses setzte die Regierung Widerstand entgegen. Nach längerer Debatte wurde schliesslich der Vertagungsantrag abgelehnt und der Antrag der Regierung nur mit ihren eigenen Stimmen angenommen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn am 30. April d. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichts pro 1895 wurde abgesehen. In betreff der Verwendung des nach Bedeckung der 5% Aktienzinsen verbleibenden Ueberschusses von 917 715 fl. wurde beschlossen, es sei eine Superdividende von 3 fl. zu vertheilen, der Betrag von 61 886 fl. für die Gesammtentlohnung des Verwaltungsrathes zu verwenden und der Rest von 450 829 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Der am 1. Mai fällige Aktienkoupon sei einschliesslich der halbjährigen 5% Zinsen mit 8 fl., der Genussscheinkoupon mit 3 fl. einzulösen. Infolge eines Antrages auf Erhöhung der Dividende mit Rücksicht darauf, dass die wegen der von der Finanzbehörde nachverlangten Gebührennachzahlung gebotene Vorsicht die Aktionäre eigentlich gar nichts angehe, trat der Präsident den diesbezüglichen erhobenen Vorwürfen entgegen und erklärte, es habe der Kurssturz der Aktien hiermit gar nichts zu schaffen, da um diese Zeit eine allgemeine Depression der Kurse bestand. Der Verwaltungsrath habe übrigens die feste Zuversicht auf eine günstige Erledigung der obschwebenden Angelegenheit, da die Gebührenforderung verjährt sei. Uebrigens bleibe ja der Gewinnvortrag Eigenthum der Aktionäre.

Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang am 29. April d. J.

Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsbericht hat der Verkehrsaufschwung angehalten. Wenn gleichwohl der ausgewiesene Gewinnsaldo hinter jenem des Vorjahres etwas zurückgeblieben ist, so ist dies auf Rechnung abnormer unabweisbarer Mehrausgaben zu stellen, welche dem Unternehmen theils aus Elementarschäden (Schneeverwehungen, Hochwässer), andererseits aber auch aus dem Umstande erwuchsen, dass im Gesetzeswege der Gesellschaft die Ausdehnung der Unfallversicherungspflicht in einem Ausmaasse auferlegt wurde, dass der an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt bisher geleistete Beitrag fast um das Vierzehnfache erhöht wurde. Der Bericht macht noch Mittheilungen von mehrfachen, durch Neuanschaffung gemachten Investitionen im Betrage von 185 000 fl., zu deren theilweiser Bedeckung der Investitionsreserve die restlichen 764 Stück eigenen Prioritäten der Gesellschaft im Nominalbetrage von 152 800 fl. entnommen wurden. — Der pro 1895 erzielte Reingewinn wird mit 347 107 fl. ausgewiesen und erhöht sich zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 351 482 fl. Hiervon sind die Zinsen und die Amortisationsquote des Prioritätsanlehens mit zusammen 173 752 fl. zu bestreiten, weitere 8 670 fl. sind in den Reservefonds zu hinterlegen. Von den sodann noch verbleibenden 169 060 fl. wird laut Beschluss der Versammlung auf die emittirten 21 000 Stück Aktien eine Dividende von 8 fl per Aktie gleich 4% mit 168 000 fl. ausbezahlt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Eisenbahn Zwolenoves-Smecna am 5. Mai d. J.

Der für 1895 zur Vorlage gelangte Geschäftsbericht konstatirt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres als durchaus günstige zu bezeichnen seien. Die Gesammteinnahmen betrugen 224 972 fl., um 10 347 fl. mehr als im Vorjahre. Denselben stehen Ausgaben von 49 493 fl. (+ 6 286 fl.) gegenüber, so dass zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre ein Ueberschuss von 176 085 fl. zur Verfügung steht. Es wurde beschlossen, hiervon in den Reservefonds 8 774 fl. und in den Erneuerungsfonds 2 708 fl. zu hinterlegen; an die Aktionäre ausser den 5% Kapitalszinsen von 44 640 fl. für 4 464 Aktien (à 200 fl.) noch eine Superdividende von 23,5 fl. für die Aktie, bezw. Genussschein mit zusammen 105 750 fl. auszubezahlen und den nach Abzug der Aktien-Amortisationsquote und der Verwaltungsrathstantieme verbleibenden Rest von 1 198 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Austro-Belgischen Eisenbahngesellschaft am 29. April d. J.

Der pro 1895 vorgelegte Rechnungsabschluss dieser in Liquidation befindlichen und durch die Wien-Aspangbahn vertretenen Unternehmung weist einen Reingewinn von 644 fl. aus, um den sich der Verlustsaldo aus den früheren Jahren vermindert, welcher nun mit dem Betrage von 335 262 fl. (Aktienkapital 675 000 fl.) auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Generalversammlung der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 30. April d. J.

Es wurde vor allem mitgetheilt, dass der Verwaltungsrath, um der immer gesteigerten Nachfrage der Bahnen, insbesondere der fortwährend sich stärker entwickelnden Lokalbahnen, nach Eisenbahnwagen zu entsprechen, sich veranlasst gesehen hat, für die Gesellschaft 500 neue Eisenbahnwagen anzuschaffen, deren Vermiethung bereits vertragsmässig sichergestellt ist, und deren Kosten in einer späteren Zeit ihre Bedeckung finden werden. Es wurde beschlossen, von dem mit 348 101 fl. ausgewiesenen Reinerträgnisse auf 39 840 Aktien 254 976 fl., d. i. 6.40 fl. per Aktie, somit 8% als Dividende pro 1895 zur Vertheilung zu bringen, 35 000 fl. für Erweiterungen und Neuherstellungen zu verwenden und die nach den statutenmässigen Dotirungen verbleibenden 25 024 fl auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Allgemeinen Wagenleih Gesellschaft in Budapest am 15. April d. J.

Laut dem Geschäftsbericht für 1895 wurden an Wagenmiethen 286 860,53 fl., wozu noch 33 346,96 fl. an Zinsen kommen, vereinnahmt. Nach Abzug der verschiedenen Betriebsausgaben, Werthabschreibungen und Fondsdotirungen verbleibt ein Reingewinn von 209 051,74 fl. Es wurde beschlossen, eine Dividende von 25 fl. per Aktie zu verwenden, 14 905,17 fl. als Tantieme der Direktion auszuscheiden und 10 908,38 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, nachdem weitere Dotirungen den Reserven zugewiesen wurden.

Generalversammlung des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens am 27. April d. J.

Der Präsident, Civilingenieur E. A. Ziffer, hob in seinem Rückblicke auf die Vereinsthätigkeit im Jahre 1895 besonders hervor, dass die von diesem Verein ausgegangene Anregung zur Gründung von Eisenbahn-Rentenbanken, bereits ihre Verwirklichung gefunden hat. Die Bildung von Eisenbahngenossenschaften beschäftigte ebenfalls den Verein (einen Vortrag hierüber tragen wir noch nach) und wird eine diesbezügliche Eingabe an das Eisenbahnministerium vorbereitet. Der Bericht begrüsst als einen bedeutsamen Fortschritt das neue Lokalbahngesetz. Die Zahl der Mitglieder ist von 265 im Jahre 1894 auf 320 im Jahre 1895 gestiegen. Der Vorsitzende dankt für die dem Vereine zugewendeten Spenden, sowie für die von der in- und ausländischen Tages- und Fachpresse gewährte Förderung; endlich wurden die zur Ausscheidung bestimmten Vorstandsmitglieder wiedergewählt.

Generalversammlung des Vereins „Kommunikation" am 2. Mai d. J. in Wien.

In dieser auch vom Handelsminister Freiherrn von Glanz besuchten Versammlung wurde der Jahresbericht für 1895 erstattet, in welchem hervorgehoben wird, dass der Verein zu den Vorberathungen für die Pariser Konferenz über die Revision des Berner Uebereinkommens vom Eisenbahnministerium eingeladen wurde. Der Obmann der Tarifsektion erstattete ein Referat über Gesetzgebung und Praxis auf dem Gebiete des Oesterreichischen Tarifwesens. In diesem Referate wurden die Irrgänge, Komplikationen, Widersprüche, Unrichtigkeiten und Ungenauigkeiten unserer Tarifbestimmungen an der Hand zahlreicher Beispiele aus Gesetz und Praxis geschildert. Im Anschlusse daran wurde die Resolution einstimmig angenommen, in einer Denkschrift an die Regierung die Uebelstände des Eisenbahn-Tarifwesens darzulegen, sowie die entsprechenden Beschwerden und Wünsche des verfrachtenden Publikums zum Ausdrucke zu bringen. Endlich wurde beschlossen, dass die Thätigkeit des Vereins, welche bisher zumeist den Verhältnissen beim Eisenbahn-Frachtverkehr gewidmet war, auch auf Beseitigung der Missstände beim Donau- und Seeverkehr sich zu erstrecken habe.

Personalnachrichten.

Dem Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg wurde Allerhöchst die Würde eines Geheimen Raths verliehen.

Das 50jährige Dienstjubiläum feierte der Betriebsdirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrath Gustav Kutilek. Im Jahre 1822 geboren, trat Kutilek nach Absolvirung der technischen Studien im Jahre 1846, also noch zu einer Zeit, wo das Eisenbahnwesen in Oesterreich noch in den Anfängen lag, als Baueleve bei der Nordbahn ein, widmete sich aber schon im Jahre 1848 dem Eisenbahnbetriebe, welchem Dienstzweige er ununterbrochen in verschiedenen Stellungen bis zu dem heutigen Tage treu geblieben ist. Seine reichen Erfahrungen sowie sein musterhafter Pflichteifer, welcher sich mit

der successiven Ausdehnung seines Wirkungskreises in gleichem Maasse steigerte, sicherten ihm das Vertrauen der Verwaltung, welche ihn, nach wiederholter Erprobung auf schwierigen Posten in der Exekutive, zuerst mit der Stellvertretung und im Jahre 1890 mit der Leitung der Betriebsdirektion betraute. Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn versäumte nicht, dieses in der Geschichte des Eisenbahnwesens wohl seltene Jubiläum eines ihrer verdienstvollsten Beamten in würdigster Weise zu feiern.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Unsere Ausfuhr nach Nordamerika und Frankreich scheint durch die Kandidatur Mac Kinley's für die Präsidentschaft, bezw. durch die Ernennung Méline's zum Ministerpräsidenten, dieser zwei bekannten Schutzzöllner, ernstlich bedroht. Die Eingänge aus dem Maikupon haben sich selbst zum kleinsten Theile nicht der Börse zugewendet, welche vom Publikum nach den Erfahrungen der letzten Zeit noch immer gemieden wird. Dem entgegen gestalten sich die Eisenbahneinnahmen günstig; dieselben weisen in diesem Jahre schon ein Plus von nahezu 4 Millionen gegen das Vorjahr aus. Es erhöhten sich infolge dessen die Aktien der Staatsbahn (251,50), Südbahn (95,75), der beiden Buschtěhrader Bahnen (Lit. A 1479, Lit. B 543,50), Böhmischen Nordbahn (273) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (292); dagegen waren die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3400); Nordwestbahn (265 50), Elbethalbahn (275.50), Aussig-Teplitzer Bahn (1685) und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (215,50) etwas matter, während die der Kaschau-Oderberger Bahn (193) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207) gleich blieben. Gesucht waren jedoch die Aktien der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (225,50) und Leoben-Vordernberger Bahn (700) wegen ihrer, in deren letzten Generalversammlung mit 11 fl., bezw. mit 31 fl. bestimmten Dividende, worüber das Nähere noch nachgetragen wird.

Aus der Schweiz.

Neues Eisenbahn-Rechnungsgesetz.

In der Märzsession der Eidgenössischen Räthe ist dieses wichtige Bundesgesetz zum Abschluss gediehen. Gemäss der Schweizerischen Bundesverfassung unterliegt nun dasselbe dem fakultativen Referendum, wofür der Ablauf der Frist auf den 30. Juni d. J. angesetzt ist. Da aller Voraussicht nach keinerlei Unterschriftensammluug zur Herbeiführung einer Volksabstimmung stattfinden wird, so sollen die wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes jetzt schon mitgetheilt werden.

Gemäss Art. 1 unterliegt das Rechnungswesen „sämmtlicher" Eisenbahnen in der Schweiz den Vorschriften dieses Gesetzes. Für ausländischen Unternehmungen angehörenden Strecken oder von denselben betriebenen Linien können durch Staatsverträge Ausnahmen geschaffen werden. Ausserdem finden die Art. 11 bis 14 auf Kantonen oder ausländischen Unternehmungen angehörenden Linien keine Anwendung.

Art. 2 bestimmt, dass die Rechnungen und Bilanzen auf den 31. Dezember jeden Jahres abzuschliessen und dem Bundesrathe in einer von demselben zu bestimmenden Frist zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen seien.

Die Art. 4 bis 9 enthalten Bestimmungen über die Baurechnung. Das Baukonto einer Eisenbahnunternehmung darf unter Vorbehalt von Art. 6 und 9 mit denjenigen Kosten belastet werden, welche vom Konzessionsinhaber für Erstellung oder Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials aufgewendet worden sind.

Nähere Bestimmungen über Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds und Amortisation sind in den Art. 10 bis 14 des Gesetzes niedergelegt. Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallenden Einnahmen und Ausgaben umfassen, gleichviel ob die Zahlung stattgefunden hat oder nicht.

Die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen hat aus den laufenden Betriebseinnahmen zu erfolgen.

Die Schuldenzinsen, die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind. Die Schweizerischen Bahnunternehmungen haben für Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Geräthschaften einen Erneuerungsfonds anzulegen.

Der Bestand dieses Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des materiellen Minderwerthes der genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrath festgesetzt. Die Bahnunternehmungen können gegen einschlägige Anordnungen des Bundesraths beim Bundesgericht rekurriren. Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem durch die Aktiven gedeckten Betrag desselben ist nach den Vorschriften von Art. 13 und 14 zu amortisiren.

Gemäss Art. 15 steht die Prüfung der vorgelegten Rechnungen und Bilanzen der Bahnverwaltungen dem Bundesrathe zu. Er kann zu diesem Zwecke von der gesammten Geschäftsführung der Bahnverwaltungen Einsicht nehmen und alle sonst nöthigen Erhebungen machen lassen. Laut Art. 17 darf die Auszahlung von Dividenden erst erfolgen, nachdem die Genehmigung der Rechnungen und Bilanz durch den Bundesrath stattgefunden hat. Bei Streitigkeiten, betreffend die Verwendung des Reinertrags soll der streitige Betrag bis zum bundesgerichtlichen Entscheide gemäss den Anordnungen des Bundesraths in Reserve gestellt werden. Die Bundesgerichtsbarkeit kann gegen fehlbare Verwaltungen Geldbussen bis auf 10 000 Frcs. aussprechen. Ausserdem bleibt die Anwendung des Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 vorbehalten. In Art. 19 wird bestimmt, dass für die im Jahre 1903 rückkaufbaren Linien die in Art 3. dieses Gesetzes vorgesehenen Ausweise über konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital der Jahre 1888 bis 1895 dem Bundesrathe spätestens bis Ende dieses Jahres vorzulegen sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen, welche ohne diese Ausweise eingereicht werden, bis nach stattgefundener Ergänzung der Vorlagen zu verweigern und jede Dividendenzahlung zu untersagen.

Die Art. 20 und 21 enthalten die Ermittelung des Rückkaufswerthes betreffende Vorschriften. Der letztere enthält die anfänglich vielumstrittene Bestimmung der Ersetzung der in den Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte durch das Schweizerische Bundesgericht. Eine prompte Erledigung der den Eisenbahnrückkauf berührenden Streitigkeiten ist damit gesichert. Aus den Schlussbestimmungen ist hervorzuheben, dass die auf Grund des Gesetzes von 1883 getroffenen Vereinbarungen über die Amortisationen nach Maassgabe des gegenwärtigen Gesetzes zu revidiren sind.

Ausserdem wird der Bundesrath ermächtigt bis zum Erlasse eines Gesetzes über die Sekundärbahnen bei der Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes den Sekundärbahnen die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren und deren besondere Verhältnisse namentlich bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie bei der Amortisation allfällig rückständiger Einlagen in denselben zu berücksichtigen.

Aus Frankreich.

Schaffung 2,5 % Eisenbahn-Schuldverschreibungen.

Nach dem Vorgang der Orléansbahn hat nun auch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Ausgabe von 200 000 Stück 2,5 % Eisenbahn-Schuldverschreibungen nachgesucht. Der Kurs der 3 % Schuldverschreibungen ist von 1883 bis April 1895 von 360,50 auf 484 Frcs. gestiegen, aber diese Steigerung hat einen Stillstand erfahren, wahrscheinlich weil der Unterschied zwischen dem Ankaufspreis und dem Rückzahlungssatz (500 Frcs.) nur noch gering ist. Vom Landes-Eisenbahnrath ist die Schaffung 2,5 % Schuldverschreibungen befürwortet worden.

Die Südbahn (Midi) im Jahre 1895.

Das für Rechnung der Zinsengewähr betriebene Netz nebst den Kanälen ergab im Jahre 1895 eine Betriebseinnahme von 106 936 228 87 Frcs., von der nach Abzug von 6 297 703,59 Francs rechnungsmässigen Einnahmen 100 638 525,28 Frcs. verblieben. Die Betriebsausgaben betrugen 52 499 416,77 Frcs. und der Ueberschuss 48 139 108,51 Frcs. Im Vergleich zum Vorjahre sind die Einnahmen um 2 760 999,25 Frcs., die Ausgaben um 20 953,24 Frcs. und der Ueberschuss um 2 740 046,01 Frcs. gestiegen. Die auf Grund der Zinsengewähr vom Staate zu verlangenden Vorschüsse belaufen sich auf 9 916 403,31 Frcs. und sind um 2 480 116,34 Frcs. geringer als 1894. Dank der ständigen Steigerung der Einnahmen seit 1892, dank auch den durch Vereinfachung des Betriebes erzielten Ergebnissen sind die Zinsvorschüsse seit 1892, wo sie 18 701 494 Frcs. betrugen, um 47 % gefallen. Es ist daher zu erwarten, dass die aussergewöhnliche Stockung, welcher der Verkehr des Netzes infolge der Reblausverheerungen seit 1884 unterlag, beendet ist und, da der Weinbau in Südfrankreich fast vollständig wiederhergestellt ist, so kann die Gesellschaft auf die allmähliche Rückkehr ihres früheren Wohlstandes rechnen.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 beliefen sich die Einnahmen auf 379 587 881,28 Frcs., die Ausgaben auf 171 788 315,49 Frcs. und der Ueberschuss auf 207 799 565,79 Frcs. Gegenüber dem Vorjahre sind die Einnahmen um 8 971 283 Frcs. (2,4 %) gestiegen, die Ausgaben um 6 107 454 Frcs. (3,4 %) gefallen und der Ueberschuss um 15 078 737 Frcs. (7,8 %) gestiegen, obwohl sich die Betriebsergebnisse des Jahres 1894 schon in gleicher Weise im Verhältniss zum Jahre 1893 entwickelt hatten. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme, das 1893 noch 51 % betrug, fiel 1894 auf 48 % und 1895 auf 45,26 % bei einer kilometrischen Einnahme von 44 190 Frcs. Im Jahre 1889, dem Ausstellungsjahre, hatte die Gesellschaft an den Staat eine Summe von 664 769 Frcs. auf die Zinsvorschüsse zurückzahlen können; in den folgenden 5 Jahren musste sie aber die Zinsengewähr wieder in Anspruch nehmen, und zwar 1890 mit 813 592 Frcs., 1891 mit 2 484 827 Frcs., 1892 mit 17 667 980 Frcs., 1893 mit 29 809 209 Frcs. und 1894 mit 16 383 399 Frcs. Im Jahre 1895 ermässigte sich aber die Inanspruchnahme der Zinsengewähr auf 347 884 Frcs., obwohl seit 1890 1 525 km Neubaulinien mit einem Fehlbetrag von 9 850 000 Frcs. in die Zinsgewähr-Rechnung neu eingetreten sind.

Personalnachrichten.

1. Der Baudirektor der Westbahn, Clerc, ist, nachdem er 40 Jahre bei der Westbahn als Bahnerhaltungs-Oberingenieur und seit 1883 als Baudirektor im Dienste gestanden und sich durch den Bau der Europabrücke und des Bahnhofs Saint Lazare in der Eisenbahnwelt bekannt gemacht hat, an Stelle des verstorbenen Edmond Joubert in den Verwaltungsrath berufen worden. Die Gesellschaft hat nunmehr den Posten eines Baudirektors eingehen lassen, sodass künftig die Bahnerhaltungs-Ingenieure direkt mit der Direktion verkehren.

2. Castel, Sekretär der Nordbahngesellschaft, tritt in in den Ruhestand; in seine Stelle tritt sein bisheriger Gehilfe (adjoint) Gustave Lacan.

Aus Belgien.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn im Jahre 1895.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1895 auf 1 301 199,58 Francs (gegen 1 267 659,15 Frcs. 1894) oder 43 373,32 Frcs. für 1 km Betriebslänge; nach Hinzutritt von 3 630,09 Frcs. Kursgewinnen und Geldstrafen ergab sich eine Gesammteinnahme von 1 304 829,67 Frcs. Die Betriebsausgaben betrugen 720 334,44 Francs (gegen 698 524,44 Frcs. im Vorjahre) oder 55,36 % der Einnahmen. An Betriebsüberschuss verblieben also 584 495,23 Francs, die sich durch 7 844,88 Frcs. Zinsen und 8 573,93 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 600 914,04 Frcs. erhöhten. Davon gingen zunächst ab 259 050 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 10 061,62 Frcs. Zinsen, Bankgebühren, Unkosten und Steuern und 42 493 Frcs. Beitrag zur Verzinsung des Baukapitals der Bahnhöfe Longdoz und Maestricht. Von den verbleibenden 289 309,42 Frcs. wurden 15 236,36 Frcs. zur Abschreibung des Baukapitals verwendet, 29 600 Frcs. flossen in die besondere Rücklage A, 2 605,95 Frcs. wurden zur Abschreibung der Beihilfe für das Kohlenbergwerk Abhooz verwendet und 15 000 Frcs. flossen in die Rücklage zur Erneuerung der Betriebsmittel. Nach Abzug dieser Summe blieben 220 000 Frcs. (22 Frcs. für den Antheilschein) zur Vertheilung an die Antheilscheine verfügbar, während 6 867,11 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gesammtbetrag der Rücklagen beläuft sich auf 740 546,93 Francs, davon sind aber nur 90 622,65 Frcs. frei verfügbar, während 239 776,41 Frcs. zur Anlage der Strassenbahn nebst Ausstattung gedient haben und 410 147,87 Frcs. den Mehrwerth des Eisenbahnunternehmens über das Anlagekapital darstellen.

Antwerpen-Genter Eisenbahn im Jahre 1895.

Das ganze Interesse der am 14. März d. J. abgehaltenen Hauptversammlung richtete sich auf die Mittheilungen über die Verhandlungen mit dem Staat wegen Ankauf der Bahn. Der Geschäftsbericht bemerkt, dass im Laufe des Jahres 1895 Verhandlungen wegen Verstaatlichung der Bahn vom 1. Januar d. J. ab gepflogen wurden und ihrem Abschluss nahe wären; der auf jeden Antheilschein entfallende Theil wird nicht unter 800 Frcs. betragen. Da die Verstaatlichung in der Konzessionsurkunde nicht vorgesehen ist, so sind die für erforderlich erachteten Satzungsänderungen von der Hauptversammlung beschlossen worden.

Im Jahre 1895 (1894) betrugen die Betriebseinnahmen 1 297 798 (1 558 597) Frcs. oder 25 956 (31 172) Frcs. für 1 km, die Betriebsausgaben 805 545 (942 171) Frcs. oder 16 111 (18 843) Francs für 1 km bezw. 62,04 (60,45) % der Betriebseinnahmen und der Betriebsüberschuss 492 253 (616 426) Frcs. oder 9 845 (12 329) Frcs. für 1 km. Der Gewinn der Antheilscheine belief sich auf je 24 (28) Frcs. Es ist übrigens zu bemerken, dass das Vorjahr durch die Antwerper Ausstellung besonders begünstigt war.

Neue Schifffahrtslinie Ostende-Tilbury.

Am 1. Juli d. J. wird eine neue Schifffahrtslinie zwischen dem Festlande und England eröffnet werden. Sie geht aus von Ostende und endigt in Tilbury, einem Hafen der unteren Themse, der mit London durch die kleine Bahn Tilbury-London in Verbindung steht; diese Bahn ist durch einen kürzlich eröffneten Anschluss mit dem Midlandnetz verbunden worden. Der Tarif für die Linie Ostende-Tilbury umfasst besondere Gebühren für Fracht und Eilgut; landwirthschaftliche Erzeugnisse (Geflügel, Eier usw.), die auf dem Londoner Markt vortheilhaften Absatz finden, geniessen sehr ermässigte Gebühren. Die Gesellschaft Cockerill, welche diesen Schifffahrtsdienst einrichtet, hat besonders die Entwickelung des Verkehrs mit solchen landwirthschaftlichen Erzeugnissen im Auge und kann auf Erfolg rechnen, da sie nicht wie die Belgische Staatsbahn auf der Linie Ostende-Dover von den Englischen Gesellschaften der London-Chatham-Dover und der South Eastern Railway, welche den Verkehr über die Französischen Bahnen zum Schaden der Belgischen Linie begünstigen, abhängig ist.

Entschädigung bei Zugverspätungen.

Die Bedingungen und Fahrpreise für die Beförderung von Personen und Gepäck haben seit dem 1. April d. J. verschiedene Aenderungen erfahren. Besonders hervorzuheben ist davon der Art. 9, der folgendes bestimmt:

Wenn der mit einem Fahrschein zum gewöhnlichen Preise versehene Reisende in der verabredeten Frist oder mit dem Zuge, für welchen der Fahrschein gelöst ist, nicht an den Bestimmungsort oder an den Anschlusspunkt befördert werden kann, so hat er auf Entschädigung nur Anspruch, wenn ein der Verwaltung zur Last fallendes Versehen vorliegt, und diese Entschädigung kann den Beförderungspreis nicht übersteigen.

Missbräuchliche Benutzung von Zeitkarten.

Infolge häufiger Verwendung von abgelaufenen Zeitkarten hat die Belgische Staatsbahnverwaltung folgende Verfügung erlassen:

Der Reisende, welcher eine abgelaufene Zeitkarte benutzt, hat eine feste Gebühr für jeden Tag der Verwendung der Karte seit Ablauf des Abonnements zu zahlen. Diese Gebühr beträgt 4 Frcs. nebst dem doppelten Fahrpreis einer gewöhnlichen Karte auf die Entfernung, für welche die Zeitkarte gelöst ist. Die so bestimmte Summe darf für den Tag nicht höher als 10 Frcs. in III. Klasse, 15 Frcs. in II. Klasse und 20 Frcs. in I. Klasse sein. Wenn Zeitkarten auf Grund der Bestimmungen, betreffend ihre missbräuchliche Benutzung, eingezogen werden, so findet keine, auch nur theilweise Erstattung des Abonnementsbetrages und zutreffendenfalls der Bürgschaftssumme statt; diese bleiben vielmehr Eigenthum der Eisenbahn. Ausserdem kann in denselben Fällen der Schuldige während eines Jahres keine neue Zeitkarte erhalten.

Aus Schweden.

Zur Postverbindung Trelleborg-Sassnitz.

Die Frage eines direkten und regelmässigen Post- und Personenverkehrs zwischen Schweden und dem Kontinent ist an höchster Stelle für so wichtig und bedeutungsvoll erachtet worden, dass die Maassregeln zur Durchführung einer solchen Verbindung alsbald durchgeführt werden sollen. Es sind daher Schwedischerseits mit den betreffenden Deutschen Behörden behufs eines Abkommens über die geplante neue Verkehrslinie Unterhandlungen eingeleitet worden. Der Betrieb auf der neuen Linie soll zwischen Stockholm und Berlin das ganze Jahr hindurch erfolgen und in jeder Richtung etwa einen Tag erfordern. In der Richtung von Stockholm nach Berlin geschieht die Abreise am Abend und die Reise durch Schweden somit während der Nacht. Die Ueberfahrt über die Ostsee von Trelleborg nach Sassnitz, etwa 60 Seemeilen, erfolgt am Tage und ist auf 4 Stunden berechnet. Ankunft in Berlin am Abend. In der Richtung von Berlin nach Stockholm erfolgt die Abfahrt von Berlin aus Abends, und die Ueberfahrt von Sassnitz nach Trelleborg geht noch in der Nacht vor und dauert 4¼ Stunden. Von Trelleborg geschieht die Weiterreise durch Schweden mit einem neu eingerichteten Tagesschnellzug, der am Abend in Stockholm eintrifft. Für die Fahrt von Trelleborg bis Malmö ist eine Stunde berechnet. Da die Reisen über die See zu verschiedenen Zeiten erfolgen und zwischen Ankunft und Abgang in jedem Hafen ein nicht unbeträchtlicher Zwischenraum liegt, sind für die Aufrechter-

haltung des Seeverkehrs nur zwei Dampfer nöthig, während früher drei in Aussicht genommen worden waren.

Als Zeitpunkt der Eröffnung dieser neuen Linie ist der 1. Mai 1897 in Aussicht genommen. Da 1897 in Stockholm eine Skandinavische Kunst- und Industrieausstellung stattfindet, die ohne Zweifel eine grosse Zahl von Reisenden nach der Schwedischen Hauptstadt ziehen wird, kommt der neuen Linie gleich dieser erhöhte Verkehr zu gute. Zu diesem Zwecke und damit ein Theil der vorbereitenden Maassregeln ausgeführt werden kann, von deren Erledigung die Möglichkeit der Eröffnung der Linie zum beabsichtigten Zeitpunkt abhängt, hat König Oskar inzwischen die General-Postverwaltung ermächtigt, mit der Rhederei-Aktiengesellschaft Sverige-Kontinenten behufs Aufrechterhaltung einer Post- und Personenverbindung zwischen Trelleborg und Sassnitz einen Präliminarkontrakt abzuschliessen. und dies ist geschehen. Der Betrieb dieser neuen Verkehrslinie zwischen Deutschland und Schweden, der auch Deutscherseits die Einlegung eines Schnellzuges erforderlich macht, wird natürlich das ganze Jahr hindurch fortgesetzt. Sowohl Sassnitz wie Trelleborg sind im Winter eisfrei und jederzeit zugänglich. In Schweden hat man für den seit Jahren auf der Tagesordnung stehenden Plan einer besseren und zeitgemässeren Verbindung mit Deutschland schon von Anbeginn das lebhafteste Interesse gezeigt. Aber auch in Deutschland wird man die Bedeutung dieses Verkehrsweges bald zu würdigen wissen. M.

Aus Afrika.

Französisches Senegalgebiet.

Das „Journal des transports" bringt über einen mit amtlicher Begünstigung von Felix Dubois veröffentlichten Bericht, betreffend die Verkehrsfrage im Französischen Sudan, eine Besprechung, der wir folgendes entnehmen: Vor 12 Jahren hatte sich Felix Faure, damals Unterstaatssekretär der Kolonien, eingehend mit dieser Frage beschäftigt und für eine Eisenbahn von Bafulabe nach Bammaku Vorarbeiten anfertigen lassen. Die Entwickelung der Politik lenkte von diesen Absichten ab und es wurde dann die Frage aufgeworfen, ob der Zugang zum Nigerthal nicht leichter über Konakry als durch das Senegalthal herzustellen sei; später tauchte ein neuer Plan auf, nämlich auch von Bafulabe auszugehen, aber den Niger bei Tulimandio zu erreichen. Vorläufig indessen wird die Besetzung beibehalten und die Beförderungskosten für die Versorgung der Besatzungstruppen nehmen alljährlich mehrere Millionen in Anspruch. Die Veröffentlichung des fraglichen Berichtes, sowie die Berufung des Oberst Archinard ins Kolonialministerium scheinen Anzeichen dafür zu sein, dass man die Besitzungen am Senegal und Niger durch Verkehrswege nunmehr zu erschliessen gedenkt.

Der Bau einer Eisenbahn von der Küste nach der Hochebene des Sudan würde 2 riesige Vortheile sofort im Gefolge haben; zunächst würde die Eisenbahn bezüglich der Unterhaltung und Versorgung der Besatzungstruppen eine bedeutende Ersparniss an Geld und Menschen verschaffen. Alsdann würde die Bahn diesen durch das beständige Aufgebot von Trägern fast entvölkerten Gegenden Leben und Thätigkeit wiedergeben. Man hat sich eingebildet, dass, sobald die Träger bezahlt werden, die Forderung des Trägerdienstes für die Eingeborenen vortheilhaft ist; das ist jedoch ein schwerer Irrthum. Zunächst wird im Sudan die Ausübung des Trägerdienstes fast als Schande, als ein nur der Sklaven würdiger Frohndienst betrachtet; die Eingeborenen unterwerfen sich aus Furcht, aber viele suchen sich ihm, sobald sie können, durch Auswanderung aus den Durchzugslinien zu entziehen. Andererseits wird für die Zurückbleibenden das Aufgebot zwangsweise je nach den Bedürfnissen der durchziehenden Karawanen und demnach ohne Rücksicht auf landwirthschaftliche und andere Arbeiten ausgeübt. Die Leute sind daher oft gezwungen, ihre Pflanzungen in dem Augenblick zu verlassen, wo ihre Gegenwart am nützlichsten ist; sie werden also entmuthigt, verlassen ihre Pflanzungen und das Land verödet.

Man hat das von Anfang an begriffen und schon in der ersten Zeit der Eroberung hat man sich damit beschäftigt, einen Verkehrsweg herzustellen; die Versuche, die übrigens allein aus dem Staatssäckel ohne Inanspruchnahme des Privatgewerbes unternommen wurden, kos'eten indessen fabelhafte Summen. Die Geschichte der Eisenbahn Kayes-Bafulabe ist schrecklich lehrreich. Zunächst hatte man Geleise von 0,60 m Spurweite nebst den zugehörigen Betriebsmitteln gekauft; die Ergebnisse waren dieselben wie bei der Eisenbahn Susa-Käruan in Tunis und der Langson-Eisenbahn in Tonkin. Man musste diese ersten Anlagen umwandeln und zu der Spurweite von 1 m greifen; der berühmte Brand von Kayes war vielleicht nicht unnütz, um die Abrechnung dieses ersten Versuchs zu erleichtern. Man stellte also mit 1 m Spurweite etwa 125 bis 130 km zwischen Kayes und Bafulabe her und dabei gab es noch wahrhaft epische Zwischenfälle beim Bau. Diese Aufgabe des Geleises von 0,60 m auf der Anfangsstrecke verhinderte nicht, diese Bauart auf der anderen Seite des Baffing wieder aufzunehmen und man legte auf diese Weise 45 km; aber die Entfernung vom Baffing bis zum Niger, d. h. von Bafulabe nach Bammaku, beträgt 450 km, die Hauptarbeit ist also noch zu thun.

Für die Erschliessung des Nigerthales kommen im wesentlichen drei verschiedene Richtungslinien in Betracht. Die von dem Hauptmann Marchand untersuchte Linie vom Bandana nach dem Bani ist auf den ersten Blick infolge der geringen Länge der Eisenbahn, sowie des Reichthums der vom Bani bewässerten Gegenden verführerisch; aber sie bietet ernstliche Nachtheile. Sandbänke behindern an der Küste die Be- und Entladung der Schiffe und Stromschnellen unterbrechen den Lauf des Bandana und bedingen zahlreiche Umladungen, so dass diese Linie nicht praktisch erscheint. Die Linie über die Flüsse des Südens, die man der von Hauptmann Brosselard-Faidherbe geleiteten Sendung verdankt, hat als Hauptnachtheil, dass sie den Niger in Farannah erreicht, ein Punkt, wo der Fluss kaum flössbar, geschweige denn schiffbar ist. Man müsste also die Verlängerung der Linie bis Sigiri vorsehen, so dass sich eine Gesammtlänge von etwa 650 km ergeben würde. Das würde aber wenig ins Gewicht fallen; denn die Gegend zwischen dem Niger und dem Milo bis Dirliba scheint ziemlich reich zu sein. Andererseits bietet Konakry Erleichterungen für die Herstellung der Ausladenmittel und das Futah Djallon, welches diese Linie durchschneidet, ist unbestreitbar einer der interessantesten Theile des Landes. Endlich würde man es auf diesem Wege vermeiden, den Senegal bis Kayes auf mehr als 900 km hinauffahren zu müssen, wozu man bei Wahl des Weges Bafulabe-Bammaku gezwungen ist. Dagegen hat aber diese Senegallinie den riesigen Vortheil, die bekannte und besuchte, kurz die Handelsstrasse zu sein. Voraussichtlich müssen in kürzerer oder längerer Zeit beide Linien ausgeführt werden, weil sie ganz verschiedenen, aber gleich wichtigen Bedürfnissen entsprechen; der Vorrang gebührt jedenfalls der Linie von Saint Louis den Senegal aufwärts über Kayes und Bafulabe nach Bammaku und Tulimandio.

Unter günstigen Verhältnissen würde sich der Waarenverkehr nach dem Nigerthal gegenwärtig in folgender Weise abspielen: Die Waare würde in Bordeaux auf einen Dampfer geladen, der den Senegal ohne Umladung bis Kayes hinauffahren kann. In Kayes muss die Waare auf die Eisenbahn umgeladen werden, aber nach etwa 130 km ist in Bafulabe, auch nachdem vor kurzem die Brücke über den 400 m breiten Baffingfluss fertiggestellt ist, eine neue Umladung erforderlich, weil hier die Kleinbahn von 0,60 m Spurweite beginnt. Nach 45 km erfolgt die dritte Umladung und die Waare geht jetzt auf Kähne über, um den Bakhoyfluss bis Badumbe hinaufzufahren. Dort geht sie günstigen Falls auf Lefebvre-Wagen über, aber diese müssen vor der Ankunft am Niger noch drei Mal ab- und wieder aufgeladen werden, um gewisse grosse Wasserläufe wie den Baule zu überschreiten. Nach der Ankunft am Niger erfolgt die achte Umladung auf die flachen Flussschiffe, welche die Waare an ihren Bestimmungsort bringen. Wenn übrigens in Badumbe keine Lefebvre-Wagen vorhanden sind oder diese unterwegs in Unordnung gerathen, so muss die Waare in kleine Frachtstücke von höchstens 25 kg zerlegt und Trägern anvertraut werden.

Es ist klar, dass diese Beförderungsart für Handelswaaren wenig praktisch ist, da man diese nur mit erheblichen Kosten durch Bedienstete, die über die Umladung usw. zu wachen haben, begleiten lassen kann. Der Staat ist bezüglich der Truppenversorgung zu dieser Beförderungsart gezwungen, aber sie legt ihm riesige Opfer auf. Als man vor einigen Jahren ein kleines Kanonenboot auf den Niger brachte, betrugen die Frachtkosten für die Tonne Kohlen anfangs nicht weniger als 6000 Frcs., heute sind sie angeblich auf etwa 1500 Frcs. ermässigt, aber wenn man die Kosten für Ueberwachung und Begleitmannschaften sowie die Verluste unterwegs dazu rechnet, dürfte sich immerhin der doppelte Betrag ergeben. Aus diesem Grunde werden einerseits die Märkte von Timbuktu und des Nigerthales durch Karawanen aus Tripolis bedient und andererseits hat der Französische Haushalt alljährlich eine Last von mehreren Millionen zu tragen, die bisher durchaus unnütz ist, da sie sich auf eine Kolonie bezieht, wohin der Französische Handel weder etwas absetzen, noch woher er was beziehen kann. In dem Haushalt für den Sudan befinden sich allein 3109000 Frcs. an Frachtkosten für die Bedürfnisse der Besatzung. Der Staat würde aber noch andere Vortheile aus der Verlängerung der Bahn ziehen; die Menge der Besatzungstruppen könnte vermindert werden, da ihre Bewegungen durch die Eisenbahn leichter und schneller werden. Ausserdem würden sich die Versetzungskosten für die Beamten vermindern. Im ganzen würden sich jährlich mehr als 4 Millionen Ersparnisse erzielen lassen, die auf die Eisenbahn verwendet werden könnten. Die Anlagekosten werden auf 75000 Frcs. für 1 km veranschlagt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung neuer Bahnstrecken und Ausgabe des Nachtrages 4 zum Gruppentarif II. Am 15. d. Mts werden die Reststrecke Hermsdorf, Bad-Neudorf am Gröditzberge der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg i/Schl. und die Nebenbahn Lauban-Marklissa dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An der erstgenannten Strecke liegt zwischen Hermsdorf, Bad und Neudorf a. Gr. nur die Haltestelle Pilgramsdorf; an der Strecke Lauban-Marklissa liegen in der Richtung von Lauban her die Haltestellen Holzkirch, Steinkirch und Marklissa. Bis auf die Haltestelle Holzkirch, welche für die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht eingerichtet ist, erhalten sämmtliche neue Verkehrsstellen Befugnisse zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen und lebenden Thieren, Stückgut und Wagenladungsgütern, und Pilgramsdorf, Steinkirch und Marklissa auch die Befugniss zur Fahrzeugabfertigung. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die neuen Verkehrsstellen nicht geeignet. Die Strecke Hermsdorf, Bad-Neudorf a. Gr. gehört mit der daran gelegenen Haltestelle Pilgramsdorf zur Betriebsinspektion Görlitz II, Maschineninspektion Görlitz, Werkstattsinspektion Lauban und Verkehrsinspektion Breslau II. Die Strecke Lauban-Marklissa ist mit den daran gelegenen Haltestellen der Betriebsinspektion Görlitz II, der Maschineninspektion Görlitz, der Werkstattsinspektion Lauban und der Verkehrsinspektion Görlitz unterstellt. Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen, zwischen

a) Goldberg und Löwenberg i/Schl.,
b) Lauban und Marklissa

verkehrenden Züge:

a)

532	534	540	536	Entfernung in km	Stationen	539	531	533	515	535
Gemischte Züge II.—IV. Klasse						Gemischte Züge II.—IV. Klasse			nur Montags	
8.05		1.01	8.40		ab Goldberg . . . . an	7.09	10.34			8.26
8.13		1.09	8.48		an Hermsdorf, Bad . ab	7.02	10.27			8.19
8.18		1.13	8.52	0,0	ab „ „ . an	6.58	10.25			8.15
8.34		1.33	9.12	5,59	„ Pilgramsdorf . . ab	6.43	10.14			8.00
8.52		1.58	9.37	12,17	„ Neudorf a. Gr. . „	6.25	10.02		1.49	7.42
9.00		2.10	9.47	15,92	„ Hartliebsdorf . . „	6.08	9.48		1.35	7.26
9.13		2.27	10.04	21,39	„ Plagwitz . . . . „	5.45	9.33		1.15	7.04
9.19		2.35	10.12	24,36	an Löwenberg . . . „	5.34	9.25		1.05	6.53

b)

593	595	597	Entfernung in km	Stationen	590	592	594
Gemischte Züge II.—IV. Klasse					Gemischte Züge II.—IV. Klasse		
7.05	3.05	10.10	—	ab Lauban . . . . an	6.30	11.35	9.40
7.16	3.16	10.21	2,9	„ Holzkirch . . . ab	6.23	11.27	9.32
7.28	3.28	10.33	3,1	„ Steinkirch . . . „	6.11	11.15	9.20
7.40	3.40	10.45	4,8	an Marklissa . . . „	5.57	11.00	9.05

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr sind für die Haltestellen Holzkirch, Steinkirch und Marklissa bereits in dem am 15. Februar d. J. erschienenen Nachtrag 2 zum Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) aufgeführt

Am 15. d. Mts. tritt zu dem genannten Tarif der Nachtrag 4 in Kraft, welcher die Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Haltestelle Pilgramsdorf und die durch die Eröffnung der gesammten Strecke Goldberg-Löwenberg i/Schl. hervorgerufenen Entfernungsabkürzungen enthält. Der Nachtrag 4 bringt ferner eine Berichtigung und Ergänzung des Holzausnahmetarifs infolge der eintretenden Entfernungsabkürzungen, die Beseitigung der Bestimmung in betreff der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht bei dem Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen etc., die Einbeziehung von Kohlfurt und Rauscha als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schlacken usw., sowie eine Berichtigung des Umkartirungstarifs.

Abdrücke des Nachtrages 4 können zum Preise von 25 ₰ für das Stück durch die Stationskassen bezogen werden.

Soweit in den Wechseltarifen mit der Tarifgruppe II und im Verkehr mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn keine Tarifnachträge mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen an den Neubaustrecken bis zum 15. d. Mts. erscheinen, sind bis auf weiteres der Frachtberechnung Entfernungen zu Grunde zu legen, die in folgender Weise zu ermitteln sind:

a) für die Stationen der Strecke Liegnitz-Greiffenberg i/Schl. nebst den Abzweigungslinien Hermsdorf, Bad-Oberkauffung und Greiffenberg i/Schles.-Friedeberg a/Queis unter Zuschlag nachstehender Kilometer an die für Liegnitz oder Greiffenberg i/Schl. bestehenden Entfernungen, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben:

(Eröffnung von Strecken Schluss S. I.)

2. Verkehrswiederaufnahme.

Am 12. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, wird auf der Strecke Ratibor-Kuchelna der Vollbetrieb wieder aufgenommen werden.

Die Wiederaufnahme des Betriebes auf der übrigen Strecke bis Troppau erfolgt voraussichtlich am 16. d. Mts.

Kattowitz, den 11. Mai 1896. (967)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der seit dem 5. d. Mts. auf der Nebenbahn Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf eingestellte Betrieb wird am 14. d. Mts. wieder aufgenommen.

Breslau, den 12. Mai 1896. (968)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung in Nr. 37 der Vereinszeitung (Inser. Nr. 922) bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass der Betrieb in unserer Station Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz mit dem 13. Mai wieder unbeschränkt aufgenommen worden ist.

Prag, am 13. Mai 1896. (969)
Die Direktion.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der für den Elbeumschlagsplatz Aussig-Landungsplatz der A. T. E. wegen Hochwasser eingestellte Güterverkehr wurde am 12. Mai l. J. wieder aufgenommen.

Teplitz, am 13. Mai 1896. (970)

3. Güterverkehr.

Binnen- und Verbandsverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Die Güterstation Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, wird am 30. Juni d. J. Abends für die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Eil- und Frachtgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen geschlossen und es wird vom 1. Juli d. J. an der gesammte Güterverkehr mit der Stadt Gera und deren Umgebung durch die Station Gera-Pforten oder durch die Station Gera (Reuss), Preussische Staatsb. vermittelt.

Soweit für Gera (Reuss), Preussische Staatsb. im Verkehre mit Sächsischen Binnenstationen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht bestanden haben, gelten die bisher für Gera (Reuss), Sächsische Staatsb. bestehenden Frachtsätze bis auf weiteres für die Station Gera (Reuss), Preuss. Staatsb., so dass Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen nicht eintreten.

Dresden, am 12. Mai 1896. (971)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Viehverkehr. Vom 15. Mai 1896 ab findet im Verkehr zwischen Station Teterow der Mecklenburgischen Staatsbahn einerseits und Station Schönholz des Direktionsbezirks Berlin andererseits eine direkte Abfertigung von Vieh in Wagenladungen statt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1896. (972)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

(Güterverkehr. Fortsetzung S. I.)

Eröffnung von Strecken (Schluss).

Für	Zuschlag an die Entfernung von Liegnitz km	Greiffenberg i/Schl. km
Friedeberg a/Queis	81	—
Goldberg	–	51
Greiffenberg i/Schl.	72	—
Hartliebsdorf	41	32
Hermsdorf, Bad	25	48
Kosendau	—	56
Liebenthal i/Schl.	65	—
Löwenberg i/Schl.	49	—
Neudorf a/Gr.	37	36

Für	Zuschlag an die Entfernung von Liegnitz km	Greiffenberg i/Schl. km
Neukirch a/Katzbach	30	53
Neundorf-Greiffenstein	75	—
Oberkauffung	47	70
Pahlowitz	—	65
Pilgramsdorf	30	42
Schmottseiffen	57	—
Schönau a/Katzbach	37	60
Wildschütz	—	61

b) für die Stationen der Strecke Lauban-Marklissa durch Zuschlag folgender Kilometer an die für Lauban bestehenden Entfernungen:

Für	Zuchlag an Lauban km
Holzkirch	3
Marklissa	11
Steinkirch	7

Die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen etc. vom Niederschlesischen Grubenbezirk nach Pilgramsdorf, sowie der vom 15. d. Mts. ab theilweise ermässigten Frachtsätze nach Hartliebsdorf und Neudorf a/Gr. ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 11. Mai 1896. (966)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg/Passau Donaulände trans. Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. tritt unter Abtheilung a des vorgenannten Tarifs (Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen) für den Versand aus Rheinland-Westfalen und Hessen-Nassau nach Passau Donaulände transito ein Ausnahmetarif 12 für Roheisen aller Art bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, jedoch mit der Beschränkung in Kraft, dass die betreffenden Sendungen nur nach über Linz Donauabwärts gelegenen Stationen zur Verschiffung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Mai 1896. (973)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Der Frachtsatz Rjäsan-Oka (Mosk.-Kas. E.)-Pillau des Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarifs 8 wird für Flachs- etc. Sendungen in Mengen unter 10 000 kg (Theil I a) mit sofortiger Gültigkeit von 4,08 Rbl. auf 4,07 Rbl. pro 100 kg ermässigt. (974)

Direktion. (H & V)

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreich.-Schlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1896 gelangen unter der Bedingung der Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und der Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen direkte Frachtsätze für Steinkohlen etc. von verschiedenen Kohlenversandstationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach der Station Stadlau der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen und unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Kattowitz, den 5. Mai 1896. (975)

Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Im Gütertarife zu obenbezeichnetem Verbandsverkehre treten für die Stationsverbindungen Ilmenau-Moldau und Schwarza-Niederstriegis mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab erhöhte und für Stadtilm-Weipert, Gera Pr. Staatsb., Weida Pr. Staatsb. und Zeitz Pr. Staatsb. im Verkehre mit Harthau i. Erzgebirge, Jahnsdorf i. Erzgebirge und Neukirchen i. Erzgebirge mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft über die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Mai 1896. (976)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Eier, Erdharz u. s. w. für den Verkehr mit Galizischen Stationen vom 1. März 1893. Gütertarif. Theil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. April 1895. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1896 wird die Station Strassburg (C. B. und Neudorf, Königshofen und Schiltigheim) mit direkten Frachtsätzen für Eier in Kisten und Fässern in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die direkten Frachtsätze sind zu bilden für Ladungen zu 5 000 kg durch Anstoss von 13 ₰, für Ladungen zu 10 000 kg durch Anstoss von 12 ₰ an die bezüglichen Frachtsätze für die Badische Station Kehl.

Gleichzeitig erfolgt die Einbeziehung genannter Station in das gemeinschaftliche Heft D und zwar mit den um 20 km erhöhten Entfernungen für die Badische Station Kehl.

München, im Mai 1896. (977)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zwischen der Pfälzischen Station Winnweiler und unserer Station Gau-Bickelheim wurde ein Ausnahmefrachtsatz für Steinschlag (Strassendeckmaterial) von 0,16 ℳ pro 100 kg bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen eingeführt.

Mainz, den 11. Mai 1896. (978)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1896 kommen im Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw der Weichselbahn und deren Hinterbahnen vom 1. Januar 1893 an Stelle der bisherigen Ausnahmesätze für Heringe auf Seite 87 folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung:

	nach Mlawa trans.
von Danzig lege Thor	0,74 ℳ
„ „ Oliv. Thor	0,75 „
„ „ Weichselbhf.	0,76 „
„ „ Neufahrwasser	0,77 „
	für 100 kg.

Bromberg, den 8. Mai 1896. (979)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 1 vom 1. Mai 1895, kommt am 1. Juni 1896 der Nachtrag I zur Einführung (gratis). Derselbe enthält eine Anwendungsbestimmung für den Ausnahmetarif 3 (Roheisen) sowie Berichtigungen und Aenderungen des Haupttarifs.

Strassburg, den 9. Mai 1895. (980)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 wird für die Beförderung von Eisen und Stahl, wie in der allgemeinen Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil I) unter Spezialtarif II bei Ziffer 1 und 7 genannt, von Waldhof nach Neustadt i. Schw. in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,89 ℳ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 12. Mai 1896. (981)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Die im Ausnahmetarif 18 für Flachs und Hanf enthaltenen Sätze werden mit Wirkung vom 20. d. Mts. zum Theil ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 9. Mai 1896 (982)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil VI Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, durch welchen die Frachtsätze für Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien aufgehoben werden.

München, im Mai 1896. (983)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages VI zum Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Einbeziehung verschiedener Oesterreichischer und Deutscher Stationen in unterschiedliche Ausnahmetarife, bezw. auch in den Klassenguttarif, einen neuen Ausnahmetarif für Möbel aus gebogenem Holze, ferner Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1896. (984)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Provisorischer Ausnahmetarif für Eilgüter, gewöhnliche, und Lebensmittel in Eilfracht. Einbeziehung der Station Penzing. Mit Gültigkeit vom 20 Mai 1896 wird die Station Penzing in den provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern, gewöhnlichen, und Lebensmitteln in Eilfracht, gültig vom 1. August 1895 mit den für die Station Wien K. E. B. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 13. Mai 1896. (985)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch - Rumänischer Güterverkehr. Frachtberechnung im Verkehre mit Bukarest - Filaret. Die im Nachtrage I zum Tarife für den Französisch-Rumänischen Güterverkehr vom 1. Juli 1892 enthaltenen Frachtsätze für Bukarest finden mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 auf den Verkehr mit Bukarest-Filaret unter Zuschlag folgender Beträge Anwendung:

	Frcs.	
für Eilgut	0,20	für 100 kg
„ Frachtstückgut	0,96	„ 1000 „
„ Frachtgut in Ladungen von oder bei Frachtzahlung pro Wagen und Frachtbrief für mindestens 5000 kg	0,40	„ 1000 „
10000 „	0,40	„ 1000 „

Die Zuschlagslieferfrist für die Ueberführung von Bukarest Nord nach Bukarest - Filaret bezw. umgekehrt beträgt 12 Stunden für Eilgut und 24 Stunden für Frachtgut.

Wien, am 11. Mai 1896. (986)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr. Ausnahmetarif für Wolle und Kameelhaare von Odessa nach Wien. Der im Tarife für den Oesterr. - Ungar. - Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1892 auf Seite 263 enthaltene Ausnahmetarif für Wolle und Kameelhaare in Sendungen von 10000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja nach Wien (Nordbahnhof) via Podwoloczyska tritt mit 1. Juli 1896 ausser Kraft und wird von gleichen Termine durch nachstehenden ersetzt:

Ausnahmetarif
für Wolle und Kameelhaare in Sendungen von 10000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief und Wagen von Podwoloczyska (Bhf.) transit (für Sendungen von Odessa-Towarnaja) nach Wien (Nordbahnhof)

Nach Wien (Nordbahnhof) von	Frachtsatz für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Gulden Oe. W.
Podwoloczyska (Bhf.) trs (für Sendungen von Odessa-Towarnaja)	151,75

Bemerkung: Bei Sendungen von Wolle bezw. Kameelhaaren in ungepressten oder nur mit der Handpresse gepressten Ballen können für die Verladung einer Sendung von 10000 kg pro Frachtbrief in dem Falle auch zwei Wagen verwendet werden, wenn die Verladung in einem Wagen durch Beistellung eines Wagens mit einem entsprechenden Fassungsraume nicht möglich sein sollte, und wird die Fracht in solchen Fällen nur für 10000 Kilogramm pro Frachtbrief berechnet. Für Sendungen von Wolle bezw. Kameelhaaren in maschinenmässig gepressten Ballen mit eisernen Reifen dagegen erfolgt die Frachtberechnung stets für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Hierdurch wird die in diesem Blatte vom 14. November 1894 Nr. 89 verlautbarte Kundmachung, betreffend die Aufhebung des Russischen Schnittsatzes im bezüglichen Ausnahmetarife, gegenstandslos.

Wien, am 9. Mai 1896. (987)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr. Am 1 Juni 1896 tritt für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Stargard - Cüstriner Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1893 nebst Nachtrag I zur Aufhebung gelangt.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Fahrpreise etc. bis 1. Juli 1896 gültig.

In dem neuen Tarif sind auch für die Verkehrsbeziehungen Freienwalde i/Pom - Lippehne bezw. Soldin und Göritz - Neudamm bezw. Soldin direkte Fahrpreise etc. erstellt.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 12 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen.

Soldin, den 12. Mai 1896. (988)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Generalversammlungen.

Die 26. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 23. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags

in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1 April 1895/96.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für ein ausgeschiedenes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 9. Mai 1896. (989)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Es soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Friedrichsruh und einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für den Güterbahnhof Kiel nach Maassgabe der im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar d. J. veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen verdungen werden

Die Verdingungsunterlagen können von uns gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ baar für die Bedingungen und von 8 ℳ baar für die Zeichnungen durch die Post bezogen werden.

Angebote müssen bis zum 26. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr auf vorgeschriebenem Formular, verschlossen und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben“ bei uns eingereicht sein.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Altona, den 4. Mai 1896. (990)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Zum 1. Juli, spätestens 1. August d. J., ist in unserer Betriebskontrole die pensionsfähige Stelle eines

Eisenbahnsekretärs

zu besetzen. Bewerber muss im Betriebs- und Kontroldienst vollständig ausgebildet und befähigt sein, die Hauptkasse zu führen. Als Kaution sind 2000 ℳ zu stellen.

Diensteinkommen beträgt 1800 ℳ Gehalt, steigend jährlich um 50 ℳ bis zum Höchstbetrage von 2400 ℳ, sowie 360 ℳ Miethsentschädigung.

Gesuche sind schleunigst einzusenden.

Altona, den 11. Mai 1896. (991)
Die Direktion
der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 40. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Mai 1896.

Inhalt:

Die Snowdon-Zahnradbahn.
Radreifenbrüche in 1893.
Vereinsmittheilungen:
Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Jubiläum der Deutschen Eisenbahntruppe.
Unfälle im März d. J.
Beförderung eines unter der Bezeichnung „elektr. Funkenspiel“ in den Handel gebrachten Artikels.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Vorarbeiten.
Braunschweig. Landeseisenbahn.
Hessische Ludwigsbahn.
Kreis Altenaer Schmalspurb.
Malbergbahn-Aktiengesellschaft.
Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.
Osthavelländische Kreiseisenb.
Ausstellungsreisen.
Strassenbahnen.
Allgem. Elektrizitätsges.
Aus Südamerika:
Argentinien.
Bücherschau:
Dr. L. Mehler und J. Hess. Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei plötzlichen Unfällen.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Sachsen: Freiherr von Oer †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Fahrplanbekanntmachungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
8. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Snowdon-Zahnradbahn.

Anknüpfend an die in Nr. 36 S. 325 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen über einen auf der neuen Bahn vorgekommenen Unfall soll ihre Anlage im folgenden nach Ausführungen des „Engineering“ etwas eingehender besprochen werden.

Der Gedanke, auf den Snowdon eine Eisenbahn zu führen, wurde bereits seit dem Bau der Bahn nach Llanberis am Fusse des Berges, die des Betriebes der dortigen Steinbrüche und des Ausflugsverkehrs wegen angelegt wurde, verfolgt. Zur Ausführung ist es indessen erst jetzt gekommen; der konservative Engländer hat sich die Musse genommen, die Ergebnisse des Betriebes der Schweizerischen und Deutschen Zahnradbahnen zu verfolgen, um für sich dann das Beste herauszusuchen. Vor 2 Jahren wurde der Eigenthümer des Bergabhanges, an dessen Fuss Llanberis liegt, Mr. Assheton Smith, für den Plan einer Zahnradbahn gewonnen, die den vielen Touristen, denen die Mühe, den steilen Hang des Berges zu ersteigen, zu gross ist, die gewünschte Verkehrserleichterung bringen sollte. Unter der Mitwirkung von Assheton Smith war die Möglichkeit gegeben, ohne Einholung der parlamentarischen Genehmigung das Unternehmen ins Leben zu setzen. Im März 1894 wurden Vorvermessungen angestellt, die die Ausführbarkeit der Bahn ausser Zweifel stellten, dann wurden zwei der für den Bahnbau gewonnenen Ingenieure nach der Schweiz und nach Deutschland geschickt, um zu prüfen, welches Bahnsystem für den vorliegenden Fall den Vorzug verdiene. Die wohlbekannten Ingenieure Sir Douglas Fox und Mr. Francis Fox wurden mit der Oberleitung des Unternehmens betraut.

Das Ergebniss des Studiums der ausländischen Zahnradbahnen war die Annahme des Abt'schen Systems. Es wurde zu seinen Gunsten angeführt, dass es unmöglich sei, für die Sprossen der Riggenbach'schen Leiterschiene durchaus genaue Abstände herzustellen; während des Betriebs trete eine Vergrösserung der Ungleichheiten ein. Wenn die Sprossen nicht einen bedeutenden Querschnitt erhalten und mit der grössten Sorgfalt befestigt werden, kommt es vor, dass sie sich lose rütteln. Einzelne Sprossen können nicht ausgewechselt werden; wird daher eine Sprosse lose, so ist es nöthig, das ganze Stück der Leiter, in dem sie sitzt, auszuwechseln. Die Gefahr der Entgleisung rückt beim Lockern einer Sprosse nahe und damit droht eine weitere Zerstörung am Gestänge, deren Ausbesserung unverhältnissmässig viel Zeit und Geld kostet. Diese Nachtheile hat die Abt'sche Zahnstange nicht in dem Maasse. Da bei dieser die Zähne mit der Maschine in eine feste Lamelle eingearbeitet werden, so kann die Zahntheilung aufs allergenaueste innegehalten werden. Eine Abnutzung der Zähne ist beim Abt'schen System kaum wahrzunehmen; in dieser Beziehung im Betrieb etwa eintretende Ungleichheiten werden durch die Anordnung von Federn unschädlich gemacht, die den Zahnrädern ein gewisses Spiel in solcher Weise gewähren, dass jederzeit ihr genauer Eingriff gesichert ist. Weiterhin wird durch die Anordnung der Zwillings- oder Drillings-Zahnstange, die Abt eingeführt hat, bei der die Zähne der einen Lamelle gegen die der anderen versetzt sind, ein stetiger Gang der Fahrzeuge und eine grössere Sicherheit des

Betriebs herbeigeführt. Die Sicherheit wird noch dadurch wesentlich erhöht, dass jede der Lamellen so stark gemacht wird, dass sie das Gewicht der Fahrzeuge allein aufzunehmen vermag. Sollte also einmal ein Zahn brechen, so hat dies noch keinen Unfall zur Folge. Jedes Stück einer Zahnlamelle kann unabhängig von den anderen Stücken ausgewechselt werden. Beim Riggenbach'schen System ist ein weiterer Uebelstand, dass der Schnee, der sich zwischen den Leiterbacken in die Sprossen setzt, durch die Zahnräder festgestampft wird, bis er zu einer harten Eismasse wird, die dann unter Umständen das Rad aus der Leiter heben könnte. Bei der Abt'schen Zahnstange entweicht der Schnee entweder ganz zur Seite oder wird unter die Lamellen gedrückt. Die Abnutzung der Zähne beträgt bei Abt höchstens 1 mm im Jahre. Man kann die Lamellenstücke umkehren, das obere Ende nach unten nehmen, doch würde dies erst nach verhältnissmässig langer Dauer des Betriebs nöthig werden. —

Die Snowdonbahn hat 7,50 km Länge in der Waagerechten gemessen und kostet einschliesslich der Betriebsmittel, des Grunderwerbs und aller sonstigen Ausgaben 170 000 *M.* auf das Kilometer. Sie steigt um 957 m an. Da die Höhe des Berges 1 094 m beträgt, ihr Ausgangspunkt zu Llanberis 107 m über dem Meeresspiegel liegt, so befindet sich ihr Endpunkt rund 30 m unter dem Bergesgipfel. Die Snowdonbahn hat also gegenüber den sonst vorhandenen Gebirgsbahnen nur eine mittelmässige Höhenlage. Die Rothhornbahn in der Schweiz ersteigt beispielsweise eine Höhe von 2 250 m.

Die Bahn hat 80 cm Spurweite; sie ist in vier Abschnitte von ziemlich gleicher Länge getheilt, die durch drei Ausweichstellen zusammenhängen. An zweien dieser Haltepunkte wird auch die Lokomotive mit Wasser versorgt. Die Höhenlage der drei Ausweichpunkte und die mittleren Steigungen der Theilstrecken sind in der folgenden Zusammenstellung angegeben:

	Höhe über dem Meeresspiegel m	Höhenunterschied der Stationen m	Entfernung der Stationen km	mittleres Steigungsverhältniss der Theilstrecken
Anfangsstation . .	107,4	174,6	1,75	1 : 10
1. Ausweichstelle . . .	282,0	216,9	1,87	1 : 8,6
2. Ausweichstelle . . .	498,9	271,6	1,81	1 : 6,7
3. Ausweichstelle . . .	770,5	294,1	2,07	1 : 7
Endstation .	1 064,6	—	—	—
Gesammtlänge der Bahn .	—	—	7,50	—

Die Bahn, die beständig bergan steigt, wird mit zunehmender Höhe steiler; im übrigen wechselt das Steigungsverhältniss im allgemeinen zwischen 1 : 15 und 1 : 5,5; die ersten 270 m haben die Steigung 1 : 50 und eine gleiche Strecke in etwa 800 m Entfernung von Llanberis hat die Steigung 1 : 20. Der Gesammtdurchschnitt beträgt 1 : 7,83. Der steilste Abschnitt der Bahn befindet sich zwischen Kilometer 5,6 und 6,4; sie hat dort auf 600 m Länge die gleichbleibende Steigung 1 : 5,5. Unmittelbar vor der Endstation befindet sich eine ebenso lange Strecke mit derselben Ansteigung. Andere Bahnen haben steilere Steigungen, so hat die Schafbergbahn 1 : 3,9. Die Steigung 1 : 4 ist überhaupt ziemlich verbreitet.

Die Snowdonbahn hat 35 Krümmungen von 80, 100, 200, 240 und 400 m Halbmesser. Die Gesammtlänge aller Krümmungen macht 42,5 % der ganzen Bahnlänge aus; über die Hälfte ist also gerade Linie. In Krümmungen von 200 und 240 m Halbmesser beträgt die Ueberhöhung der äusseren Schiene knapp 12 mm und in Krümmungen von 80 bis 100 m Halbmesser 20 mm. Wie in der Stärke des Ansteigens, so steht die Snowdonbahn auch in der Kleinheit der Krümmungs-Halbmesser weniger ungünstig da, als andere Zahnradbahnen. Die Diakophtobahn in Griechenland hat beispielsweise 50, die Generoso- und Rothhornbahn 60, die Montserratbahn 65, die Revardbahn 75 und die Schafbergbahn 80 m Halbmesser. Alle diese Bahnen, mit Ausnahme der Generoso- und Rothhornbahn, haben auch eine grössere Spurweite als 80 cm.

Was den Bahnkörper der Snowdonbahn betrifft, so beträgt die Planumsbreite auf Dämmen 3,05 m, in Einschnitten 3,66 m. An den Ausweichstellen haben die Geleisachsen 2,9 m Abstand, bei den stumpf endigenden Nebengeleisen ist der Abstand um 15 cm geringer, in den Schuppen beträgt er 2,5 m. Die Wagen treten 0,56 m seitlich über die Schiene vor, und in 60 cm Höhe über der Schiene beträgt der lichte Abstand des Wagens von den Baulichkeiten 0,7 m. Die Bettung besteht, wie bei den meisten Schweizerischen Linien, aus Steinschotter, der unter der Schwellenunterkante 30 cm Stärke misst. Das Stopfen der Schwellen erfolgt nach aufwärts.

Die Schwellen haben die ⁄‾‾\\-Form; sie sind aus Stahl gewalzt, 1,8 m lang, an den Enden niedergebogen und haben oben 82 mm, an den Seiten 62 mm Metallstärke. Ihr Gewicht beträgt 30 kg und sie werden in 90 cm Abstand von Mitte zu Mitte verlegt. Die Schienen sind auf den Schwellen mittelst Klemmplatten und Hakenschrauben befestigt; erstere greifen mit einem Ansatz in die Schwelle. Durch Aenderung der Breite dieses Ansatzes wird die Spurweite in Krümmungen geregelt.

Die Schienen sind ebenfalls von Stahl, 9 m lang, breitbasig und wiegen 20 kg auf das laufende Meter. Auf jede Schienenlänge kommen 10 Schwellen. Die Bolzenlöcher der Laschen sind am Thalende der Schienen rund, am oberen Ende länglich, um die Ausdehnung und Zusammenziehung durch die Wärme zu ermöglichen. Die Verbindung der Schienen erfolgt durch Hakenlaschen, die für die Klemmplatten entsprechende Ausklinkungen besitzen. Hierdurch bleibt die Schienentheilung unverändert und in gewissem Grade wird auch dem Abwärtswandern des Gestänges vorgebeugt. Um diesem noch wirksamer zu begegnen, sind in Abständen von 45 bis 135 m am Geleis entlang an jeder Seite Anker angeordnet, bestehend aus I-Eisen, deren Querschnitt 15 cm Höhe und 7,5 cm Flanschbreite hat, die stehend in einen Konkretblock eingebettet sind und sich mit ihren oberen aus dem Block hervorstehenden Enden gegen die unterste Schwelle der Schienen legen. Die Anker konnten erst angebracht werden, nachdem die Schienen verlegt waren. Diese auch auf Schweizerischen Bahnen angewendete Sicherung hat sich gut bewährt.

(Fortsetzung folgt.)

Radreifenbrüche im Jahre 1893.

Zu der von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen Radreifenbruch-Statistik, umfassend Brüche und Anbrüche an Radreifen und Vollrädern für das Rechnungsjahr 1893 sind von 86 Bahnverwaltungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Radreifen und Vollräder bezw. über die an denselben vorgekommenen Brüche und Anbrüche Aufschreibungen geliefert worden.

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzahl der an den sämmtlichen Betriebsmitteln vorhandenen Radreifen und Vollräder 2 616 060 (gegen 2 529 239 im Vorjahre) und die Zahl der entdeckten Brüche 2 468 (2 553) und der Anbrüche 4 240 (3 450) bezw. der Schäden überhaupt 6 708 (6 003), d. i. in Hundertheilen des Bestands 0,26 (0,24).

Zur Aufschreibung gelangten an 2 242 632 (2 155 748) Radreifen (für sämmtliche Betriebsmittel) 2 381 (2 476) Brüche und 2 065 (1 980) Anbrüche bezw. Schäden überhaupt 4 446 (4 456); d. i. 0,20 (0,21) % des Bestands; hiervon entfallen auf 1. 162 511

(158 288) Lokomotivradreifen 154 (141) Brüche und 96 (87) Anbrüche, zusammen 250 (228) Schäden oder 0,15 (0,14) % des Bestands; 2. 116 130 (114 066) Tenderradreifen 211 (207) Brüche und 216 (267) Anbrüche, zusammen 427 (474) Schäden oder 0,37 (0,42) % des Bestands und 3. 1 963 991 (1 883 394) Wagenradreifen 2 016 (2 128) Brüche und 1 758 (1 626) Anbrüche, zusammen 3 769 (3 754) Schäden oder 0,19 (0,20) % des Bestands. Nach Vereinsgebieten geordnet entfallen auf A. Deutsche Eisenbahnen 1 330 544 (1 299 194) Wagenradreifen mit 866 (1 535) Brüchen und 692 (964) Anbrüchen, zusammen 1 558 (2 499) Schäden = 0,12 (0,19) % des Bestands; B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 463 829 (426 308) Wagenradreifen mit 961 (487) Brüchen und 990 (590) Anbrüchen, zusammen 1 951 (1 077) Schäden = 0,42 (0,25) % des Bestands; C. Andere Vereinsbahnen 169 618 (157 892) Wagenradreifen mit 189 (106) Brüchen und 71 (72) Anbrüchen, zusammen 260 (178) Schäden = 0,15 (0,11) % des Bestands.

In dem Berichtsjahre wurden an den vorhandenen 373 428 (373 491) Vollrädern 87 (77) Brüche und 2 175 (1 470) Anbrüche, zusammen 2 262 (1 547) Schäden = 0,60 (0,41) % des Bestands entdeckt, welche auf die vorhandenen 373 282 (373 343) Wagenvollräder entfallen, da an den Vollrädern der Lokomotiven und Tender weder Brüche noch Anbrüche zur Aufschreibung gelangten. Nach Vereinsgebieten geordnet entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 183 974 (180 933) Wagenvollräder mit 15 (28) Brüchen und 227 (260) Anbrüchen, zusammen 242 (288) Schäden = 0,13 (0,16) % des Bestands; B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 185 495 (188 424) Wagenvollräder mit 72 (48) Brüchen und 1 885 (1 162) Anbrüchen, zusammen 1 957 (1 210) Schäden = 1,06 (0,64) % des Bestands; C. Andere Vereinsbahnen 3 813 (3 986) Wagenvollräder mit 0 (1) Bruch und 63 (48) Anbrüchen, zusammen 63 (49) Schäden = 1,65 (1,23) % des Bestands.

Die eigenen Betriebsmittel der sämmtlichen Vereinsbahnen haben geleistet im eigenen und fremden Betriebe 16 016 876 887 [*25 494 896 393*]*) Achskm (gegen 15 192 055 499 [*24 268 317 740*] Achskm im Vorjahre); hiervon entfallen auf: 1. Lokomotiven 2 461 067 621 (2 356 805 272) Achskm, 2. Tender 1 881 266 908 (1 798 955 278) Achskm und 3. Wagen 11 674 542 358 [*21 152 561 864*] Achskm (gegen 11 036 294 949 [*20 112 557 190*] Achskilometer im Vorjahre). Im Berichtsjahre sind zusammen 5 509 [*6 708*] eigene Radreifen und Vollräder (gegen 3 610 [*6 003*] im Vorjahre) im eigenen und fremden Betriebe schadhaft geworden, die sich wie folgt vertheilen: 1. Lokomotiven 250 (228), 2. Tender 427 (474) und 3. Wagen 4 832 [*6 031*] bezw. im Vorjahre 2 908 [*5 301*].

Nach Vereinsgebieten geordnet entfallen von den von eigenen Wagen im eigenen und fremden Betriebe geleisteten Achskilometern auf: A. Deutsche Eisenbahnen 4 049 234 382 [*13 527 253 888*] Achskm mit 601 [*1 800*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern (gegen 3 840 428 358 [*12 916 690 599*] Achskilometer mit 394 [*2787*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern im Vorjahre); B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 6 243 232 027 (5 934 035 286) Achskm mit 3 903 (2 287) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern; C. Andere Vereinsbahnen 1 382 075 949 (1 261 831 305) Achskm mit 323 (227) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern.

Im Berichtsjahre sind verursacht: a) durch Schäden an Radreifen 21 (33) Entgleisungen und 170 (170) Verspätungen, b) durch Schäden an Vollrädern 19 (6) Entgleisungen und 5 (7) Verspätungen.

Von sämmtlichen im Rechnungsjahre vorgekommenen Entgleisungen sind auf Brüche zurückzuführen: a) bei Radreifen 2,1 (3,1) %, bei Vollrädern 1,9 (0,6) %, während die vorgekommenen Schäden Betriebsstörungen veranlasst haben, und zwar: a) bei Radreifen 4,2 (4,5) % und b) bei Vollrädern 1,1 (0,8) %.

*) Bezüglich des Verkehrs und der Leistungen der Güterwagen besteht seitens der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen eine Auffassung zu Recht, welche von der der übrigen Verwaltungen grundsätzlich verschieden ist. Es werden nämlich Leistungen von Güterwagen, wenn diese in einem anderen Direktionsbezirke verkehren, als in dem, nach welchem sie angeschrieben sind, von der die Wagen verwendenden Königlichen Eisenbahndirektion zu den Leistungen von eigenen Betriebsmitteln im eigenen Betriebe gerechnet, Schäden an Radreifen und Vollrädern jedoch rücksichtlich der Eigenthumsmerkmale ausgewiesen.

Infolge dessen würden, bei Berücksichtigung der Angaben der genannten Direktionen, die Zahlen, welche angeben, in welchem Verhältnisse zu den ausgewiesenen Leistungen Radreifen und Vollräder schadhaft geworden sind, beträchtlich beeinflusst werden zu Gunsten des Materials und des Verkehrs der Deutschen Eisenbahnen und zu Ungunsten aller anderen Vereinsbahnen.

Aus den genannten Gründen wurden, um richtigere Verhältnisszahlen zu gewinnen, die betreffenden Summen und Durchschnittszahlen sowohl ohne Berücksichtigung der Angaben der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, als auch mit Berücksichtigung dieser Angaben (die letzteren haben wir zur besseren Unterscheidung in Kursivschrift zur Darstellung gebracht. Die Red.) gebildet.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zu der **Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen** ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1808 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1839 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 51 der am 29./30. April d. J. in Triest abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 15. d. Mts.).

(Die nächste Sitzung soll im Laufe des Monats Mai oder Juni 1897 zu Köln stattfinden, vorausgesetzt, dass bis dahin genügend Berathungsstoff vorliegt.)

Nr. 1857 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Jubiläum der Deutschen Eisenbahntruppe.

Das nunmehr fünfundzwanzigjährige Bestehen unserer Eisenbahntruppe, dessen Feier am 19. d. Mts. stattfand (siehe Bekanntmachung S. 274), gibt Anlass zu einem kurzen Rückblick auf die Entstehung und Fortentwickelung dieser in ihren Leistungen sowohl wie in ihrem Offiziers- und Mannschaftsersatz hervorragenden technischen Truppe. Die Erfahrungen während des Deutsch-Französischen Krieges hatten die Heeresverwaltung zu dem Plane geführt, für spätere Vorkommnisse schon im Frieden einen militärischen Organismus zu schaffen, der in geringerer Abhängigkeit von dem bürgerlichen Verwaltungsapparat als 1870—71, auf dem Gebiete der Feldeisenbahn und -Telegraphie das zu leisten befähigt und imstande wäre, was geregelte Verkehrsverhältnisse auf einem Kriegsschauplatze nothwendig erfordern. Demzufolge gab der Kaiser unter dem 19. Mai 1871 den Befehl zur Bildung eines Eisenbahnbataillons, dessen Zusammentritt am 1. Oktober desselben Jahres erfolgte. Durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 30. Dezember 1875 wurde dieses Bataillon durch Formirung eines zweiten Bataillons zu einem, dem jetzigen ersten Eisenbahnregiment vergrössert, dass am 1. April 1876 zusammentrat. Mittelst Allerhöchster Ordre vom 11. März 1887 verdoppelten sich diese beiden Bataillone, und schon mit dem 1. April 1887 hatte die Armee ein Regiment zu 4 Bataillonen mit zusammen 16 Compagnien. Hierzu waren inzwischen die neu gebildete Luftschifferabtheilung, eine sehr ausgedehnte Depotverwaltung, die beiden Uebungsplätze in Klausdorf und Sperenberg, sowie der Betrieb der für die Umbildung durchaus nothwendigen Militäreisenbahn getreten. Die damit zusammenhängende überaus grosse Verantwortung in der Hand eines einzigen Vorgesetzten, des Regimentskommandeurs, zu lassen, konnte sich nicht mehr empfehlen, und, nachdem durch Ordre vom 20. Februar 1890 die Formirung zweier Regimenter zu je zwei Bataillonen aus dem bestehenden einen Regiment befohlen, und diese Ausbildung schon am 1. April desselben Jahres ins Leben getreten war, ergab sich die Nothwendigkeit der Herstellung eines Brigadeverbandes, die zur selben Zeit erfolgte. Durch Allerhöchste Ordre vom 11. August 1893 vollzog sich am 2. Oktober 1893 endlich die Bildung des dritten Eisenbahnregiments. Es erübrigt bei dieser Gelegenheit noch jener Persönlichkeiten zu gedenken, die durch ihre hervorragende zielbewusste Thätigkeit einen entscheidenden Einfluss auf die gedeihliche und schon in Friedensverhältnissen nutzbringende Fortentwickelung unserer Eisenbahntruppe geübt haben. Wir nennen in erster Linie als ersten Bataillons- und auch Regimentskommandeur den jetzigen Generallieutenant z. D. von Schulz, als zweiten Regimentskommandeur den gegenwärtigen Chef

des Ingenieur- und Pionierkorps sowie Generalinspekteur der Festungen, General der Infanterie von Golz, als dritten Regimentskommandeur und demnächstigen ersten Brigadekommandeur den Generallieutenant z. D. Knappe. Alle drei haben sich hervorragende Verdienste um den nun 25 Jahre bestehenden Truppentheil erworben. Letzterer hat, wie wir erfahren, für das Stiftungsfest eine Geschichte der Deutschen Eisenbahntruppe geschrieben, die demnächst veröffentlicht werden wird.

Unfälle im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat März d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 16 Entgleisungen auf freier Bahn, 17 Entgleisungen in Stationen, 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 14 Zusammenstösse in Stationen und 143 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 191 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 60 Personen getödtet und 93 Personen verletzt, sowie 49 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 125 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 4 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, sowie je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin, Breslau, Erfurt und Halle a/S.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 40 getödtet und 82 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 1 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder 16 getödtet und 7 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36 625 km 182 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 051 km 9 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 201 km Betriebslänge und 139 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 228 km Betriebslänge und 104 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Elberfeld, in Essen und in Berlin, bei den Privatbahnen: die Braunschweigische Landeseisenbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Beförderung eines unter der Bezeichnung „elektrisches Funkenspiel" in den Handel gebrachten Artikels.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat unter dem 25. April d. J. an die Verwaltungen sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands (ausschliesslich derjenigen Bayerns) die nachstehende Verfügung erlassen:

Die Firma Wilhelm Weiffenbach zu Stuttgart hat den Antrag gestellt, dass ein von ihr unter der Bezeichnung „elektrisches Funkenspiel" in den Handel gebrachter Artikel bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassen werden möge.

Nach den infolge dessen angestellten technischen Erhebungen enthält das „elektrische Funkenspiel" weder explosive noch Sauerstoff abgebende Stoffe wie die unter XXXVa Ziffer 2 der Anlage B zur Verkehrsordnung behandelten Feuerwerkskörper; es ist weder explosiv noch, soweit sich erkennen lässt, selbstentzündlich, noch auch befähigt, ohne Zutritt äusserer Luft weiter zu brennen, wenn es durch eine Flamme entzündet wird. Hiernach gehört der neue Artikel weder zu den von der Beförderung ausgeschlossenen, noch zu den nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen und es erscheint daher unbedenklich, ihn ohne Anwendung besonderer Sicherheitsmaassregeln zur Eisenbahnbeförderung anzunehmen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau sind die 12,178 km lange Reststrecke Neudorf a. Gr.-Hermsdorf (Bad) der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg i/Schl. und die 10,793 km lange Nebenbahn Lauban-Marklissa (vergl. Nr. 30 S. 277 d. Ztg.) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Kleinbahn Gr.-Peterwitz-Katscher. Die in der Station Gr.-Peterwitz an die Staatsbahnstrecke Ratibor-Leobschütz anschliessende Kleinbahn Gr.-Peterwitz-Katscher mit den Stationen Gr.-Peterwitz, Ratsch und Katscher ist am 27. April d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Im Verkehre von und nach der Haltestelle Ratsch ist eine Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgeschlossen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 17. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Dittersbach-Glatz belegene Haltepunkt Centnerbrunn für den Personenverkehr eröffnet worden. Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Danzig. Der zwischen Konitz und Schlochau der Strecke Konitz-Neustettin belegene Personen-Haltepunkt Niesewanz führt fortan die Bezeichnung „Dt.-Briesen".

Vorarbeiten.

Mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten sind beauftragt worden:

die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig für eine Nebenbahn von Broddydamm über Neumark nach Dt.-Eylau,

die Königliche Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr. für Nebenbahnen von Angerburg nach Korschen, von Ortelsburg über Willenberg nach Neidenburg und von Stallupönen nach Goldap.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Im Jahre 1895 wurden 379 816 Personen (gegen 380 513 Personen im Vorjahre) befördert und dafür 152 388 (155 992) *M.* vereinnahmt. Der Güterverkehr ergab bei einem Transportquantum von 500 128 (491 638) t einen Ertrag von 537 770 (507 736) *M.* Einschliesslich 115 622 (103 101) *M.* aus sonstigen Quellen betrugen die Gesammteinnahmen 805 782 (766 829) *M.* Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 432 634 (400 765) *M.* und betrugen 53,69 (52,08) % der Roheinnahmen. Unter Berücksichtigung der Antheile des Erneuerungsfonds belaufen sich die Einnahmen auf 803 586 (763 638) *M.* und die Ausgaben auf 425 907 (395 088) *M.*, sodass sich ein Ueberschuss von 377 679 (368 550) *M.* ergibt. Davon erhält der Erneuerungsfonds I 27 585 (21 525) *M.*, der Erneuerungsfonds II 10 650 (10 114) *M.*, zur Prioritätenverzinsung sind 160 586 (170 305) *M.*, zur Tilgung 23 000 (20 500) *M.* und zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 2 186 (2 158) *M.* erforderlich, sodass einschliesslich der aus dem Vorjahre übernommenen 15 263 (2 665) *M.* ein Reingewinn von 168 935 (146 613) *M.* verbleibt, von welchem eine Dividende von 4,5 (3,5) % mit 164 250 *M.* zur Vertheilung gelangt. Bei 3 650 000 *M.* Aktienkapital und 4 530 000 *M.* Anleiheschuld bestanden bei Jahresschluss die Fonds der Gesellschaft aus 75 000 *M.* Reservefonds I, 30 000 *M.* Reservefonds II, 119 642 *M.* Erneuerungsfonds I und 48 131 *M.* Erneuerungsfonds II. Von den 4 % Prioritäten zweiter Emission befinden sich noch 300 000 *M.* im eigenen Besitz der Gesellschaft.

Hessische Ludwigsbahn.

Das Hessische Ministerium der Finanzen hat nach dem „Berl. Act." an den Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn folgenden Erlass gerichtet: Nachdem die am 5. d. Mts. in Berlin stattgefundene Verhandlung zwischen den Vertretern der Hessischen und Preussischen Regierung und den Delegirten der Gesellschaft eine Aenderung in der ablehnenden Haltung der letzteren gegenüber dem gemeinsamen Angebot der beiden Regierungen nicht ergeben hat, andererseits aber auch eine Erhöhung des staatlichen Angebots nicht in Aussicht gestellt werden konnte, erscheint ein weiterer Aufschub der Vorbereitung der behufs Einfügung der fälligen Linien in das Staatsnetz erforderlichen Verwaltungsmaassregeln aus den in unserer Mittheilung vom 29. April d. J. bereits hervorgehobenen Gründen nicht ferner angängig. Für Entgegennahme der etwaigen hierauf bezüglichen Wünsche der Gesellschaftsvertreter und zur Vermeidung eines weiteren zeitraubenden Schriftwechsels haben wir daher für die zweite Hälfte der Pfingstwoche am 28. d. Mts. eine mündliche Erörterung der Angelegenheit bei unserer Abtheilung für Eisenbahnwesen in Aussicht genommen und wollen wir Ihren Vorschlägen behufs näherer Bestimmung von Tag und Ort der Besprechung, sowie der Bezeichnung der Ihrerseits hierzu zu entsendenden Vertreter entgegensehen. Eine Verschiebung dieses Termins kann bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht in Frage kommen; wir müssen uns daher der Erwartung hingeben, dass Sie es ermöglichen werden, denselben einzuhalten, wenn Sie Werth darauf legen, Ihre Wünsche vor der Regelung der in betreff kommenden Fragen rechtzeitig zu unserer Kenntniss zu bringen. Die Hauptpunkte, um welche es sich hierbei handelt, sind am Schluss des Schreibens vom 28. März d. J. angegeben. Hinsichtlich der Betriebsmittel ist insbesondere hierzu noch zu bemerken, dass wir beabsichtigen, deren Werth nach dem Verhältniss der im Jahre 1895 auf den fälligen und nichtfälligen Strecken der Gesellschaft durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer festzustellen; wir laden Sie daher ein, dieses Verhältniss noch vor

dem Verhandlungstermine festzustellen und unter Namhaftmachung der hiernach und unter Berücksichtigung der seitherigen Verwendung der auf die beiden Gruppen entfallenden Lokomotiven und Wagen nach Nummern und Anschaffungszeit, bei gleichzeitiger Angabe des Anschaffungswerthes der einzelnen Nummern, bis längstens 26. d. Mts. uns mittheilen zu wollen. Der mit den Funktionen eines Regierungskommissars beauftragte Finanzrath Planz ist angewiesen, bei den Arbeiten zur Beschaffung dieser Unterlagen sich zu betheiligen und sich über ihren Fortgang in Kenntniss zu erhalten. Er wird sich dieserhalb mit Ihnen in Verbindung setzen und ersuchen wir Sie, bei Ihren Anordnungen hierauf Rücksicht zu nehmen. Wir laden Sie ein, eine Uebersicht über die bis jetzt verausgabten Beträge, welche die Gesellschaft aus dem Vertrage über die Erbauung der Eisenbahnbrücke bei Worms und als Anlagekosten der Nebenbahn Flonheim - Wendelsheim zur Durchführung der konzessionsmässigen Verstaatlichung in Anspruch zu nehmen sich berechtigt glaubt, bis zum 26. d Mts. ebenfalls in Vorlage bringen zu wollen.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, auf die Vorzugsaktien Littr. A eine Dividende von 4 % und auf die Stammaktien Lit. B eine Dividende von 1,5 % zu vertheilen.

Malbergbahn-Aktiengesellschaft.

In der Generalversammlung wurde beschlossen, für das Jahr 1895 eine Dividende von 8 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

Nach der veröffentlichten Gewinn- und Verlustrechnung betrug im Jahre 1895 der Reingewinn 336 814 M., von welchem nach dem Beschlusse der am 11. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung eine Dividende von 40 % auf das 801 900 M. betragende Aktienkapital zur Vertheilung gelangt.

Osthavelländische Kreiseisenbahnen.

Die Gesellschaft beabsichtigt eine Verlängerung der Kleinbahn Nauen-Ketzin durch Herstellung der Linien Nauen-Oranienburg und Ketzin-Wildpark.

Ausstellungsreisen.

Zwischen dem Preussischen Eisenbahnministerium und der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ist nunmehr eine Vereinbarung getroffen, wonach vom 1. Juni d. J. ab am ersten und dritten Sonnabend jedes Monats Vergünstigungen für den Besuch der Ausstellungen in Berlin und Nürnberg gewährt werden. An den genannten Tagen sollen Rückfahrkarten mit 10 tägiger Gültigkeit zum einfachen Fahrpreise nach Nürnberg bezw. Berlin ausgegeben werden.

Strassenbahnen.

Bremer Strassenbahn. Das Gewinn- und Verlustkonto ergibt für das Jahr 1895 einen Ueberschuss von 44 385 M. und gestattet nach Ausstattung des Reservefonds mit 2 219 M. und nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile an den Vorstand von 4 438 M., sowie nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre die Vertheilung einer Dividende von 5 % auf die alten bezw. 2,5 % auf die jungen Aktien.

Deutsche Strassenbahngesellschaft. In der am 16. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, das Anlagekapital auf 5 Millionen Mark (d. i. um 1 Million Mark) zu erhöhen.

Heidelberger Strassen- und Bergbahngesellschaft. Nach dem Geschäftsbericht gestalteten sich im Betriebsjahre 1895 die Einnahmen der Pferde- und der Bergbahn infolge der günstigen Witterung und des gestiegenen Verkehres günstiger als im Vorjahre, welches Ergebniss zu der Annahme einer steten Fortentwickelung des Unternehmens berechtigt. Die Einnahmen der Pferdebahn betrugen 113 994 M. (im Vorjahre 109 007 M.). Einschliesslich der Einnahmen aus sonstigen Quellen ergibt sich für die Pferdebahn eine Gesammteinnahme von 118 542 (112 312) M. Die Gesammtausgaben der Pferdebahn stellten sich auf 70 034 (69 435) M. Die Betriebseinnahmen der Bergbahn betrugen 59 090 (50 240) M. Mit Einschluss der Einnahmen aus sonstigen Quellen beziffern sich die Gesammteinnahmen der Bergbahn auf 61 334 (51 677) M. Die Betriebsausgaben der Bergbahn erforderten 20 828 (20 222) M. Der Reingewinn beziffert sich auf 71 771 (59 387) M., von welchem eine Dividende von 5,25 % (gegen 4,5 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Projekte. Das elektrische Strassenbahnnetz im Landkreise Essen und im Kreise Gelsenkirchen soll demnächst durch die Strecke von Steele (Nordbahnhof) bis Gelsenkirchen mit Abzweigungen von Rotthausen zum Gelsenkirchener Bahnhof und von Steele (Amtsgericht) bis zur Stadtgrenze bei der Spillenburg erweitert werden. Ferner wird die Herstellung einer elektrischen Strassenbahn von der Stadt Essen nach Gelsenkirchen mit Abzweigung nach Caternberg beabsichtigt.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Auf der Tagesordnung einer auf den 28. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht ein Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals um 3 Millionen Mark.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Eine am 17. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Schuldscheininhaber der Argentine North Eastern railway company hat den von der Direktion mit der Argentinischen Regierung abgeschlossenen Vergleich über endgültige Regelung der Zinsengewähr bestätigt. Die Regierung hat der Gesellschaft Schuldverschreibungen der 4 % auswärtigen Anleihe mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1896 ab und mit wenigstens 1/2 % Tilgung im Nennbetrage von 11 500 000 Piaster-Gold = 2 281 716 £ zu übergeben; dadurch sind alle Fragen, betreffend die Zinsengewähr vor oder nach dem 1. Januar d. J. sowie betreffend die Einstellung der Bauarbeiten, geregelt. Die Gesellschaft hat in zwei Jahren mit vorläufigen und in vier Jahren mit endgültigen Brücken die West-Zweigbahn, die Mercedes mit Saladas verbinden soll, ferner in drei Jahren mit vorläufigen und in fünf Jahren mit endgültigen Brücken die Ost-Zweigbahn, welche Paso de los Libres mit Santo Tome verbinden soll, herzustellen. Der Bau der Linie von Santo Tome nach Posadas wird auf unbestimmte Zeit vertagt, bis sich die Regierung und Gesellschaft über die Bedingungen verständigt haben. Wenn die Reineinnahmen 6 % des ursprünglichen Anlagekapitals, also 30 500 Piaster-Gold für 1 km, übersteigen, so hat die Gesellschaft den Ueberschuss an die Regierung abzuliefern, bis alle Zinsvorschüsse einschliesslich der Summe von 11 500 000 Piaster unverkürzt zurückgezahlt sind; dabei werden die Betriebsausgaben zu 50 % der Betriebseinnahmen berechnet. Die Kosten der der Gesellschaft aufgetragenen Bauten sind auf etwa 650 000 £ veranschlagt. Diese sollen auf folgende Weise beschafft werden: 1. durch Ausgabe von 253 600 £ 4 % Schuldverschreibungen; diese bilden zusammen mit den 246 400 £ 4 % Schuldverschreibungen, welche an Stelle der gegenwärtigen 224 000 £ 5 % Schuldverschreibungen treten sollen, eine Gesammtanleihe von 500 000 £; 2. durch die jährlich etwa 89 000 £ betragenden Zinsen der Regierungs-Schuldverschreibungen; davon gehen aber zunächst die Zinsen der genannten 4 % Schuldverschreibungen sowie etwaige Betriebsfehlbeträge ab; endlich 3. bezüglich des Restes durch Verkauf eines Theiles der Regierungs-Schuldverschreibungen. Die Vertheilung der Regierungs-Schuldverschreibungen unter die verschiedenen Schuldscheininhaber bleibt indessen noch späterer Vereinbarung vorbehalten.

Bei der East Argentine railway company war das Jahr 1889 das letzte, in dem die Gesellschaft die unverkürzte Zahlung der Zinsengewähr erhalten hat. Seitdem sind verschiedene vorläufige Abkommen getroffen worden; 1895 wurden endlich Verhandlungen über die endgültige Regelung der Zinsengewähr, die 1915 ihr Ende erreichen sollte, für die Vergangenheit und Zukunft angeknüpft und zum Abschluss gebracht. Die Regierung zahlt danach an die Gesellschaft 750 000 £ in Sterling-Schuldverschreibungen, die vom 1. Januar d. J. ab mit 4 % zu verzinsen und mit 0,5 % zu tilgen sind. Die Gesellschaft dagegen verpflichtet sich, diese 750 000 £ sowie alle seit Eröffnung der Bahn auf Grund der Zinsengewähr erhaltenen Summen zurückzuerstatten, indem sie der Regierung den Ueberschuss über 6 % des gewährleisteten Anlagekapitals von 10 000 £ für die Meile (im ganzen 990 000 £) übergibt; nach der Konzession sollte diese Rückzahlung erst bei einem Ueberschuss über 7 % eintreten. Ausserdem erhält die Regierung nach dem Abkommen das Recht zur Tariffestsetzung schon bei einem Reinertrag von mehr als 10 %, während sie ein solches Recht bisher erst bei einem Reinertrage über 15 % hatte. Der Kongress hat dieses Abkommen am 10. Januar 1896 mit den Aenderungen genehmigt, dass bezüglich der Rückzahlung der Zinsengewähr die Betriebsausgaben auf 65 % der Einnahmen begrenzt werden und dass die Gesellschaft keinen Tarif ohne zuvorige Genehmigung der Regierung in Kraft setzen darf. Die Direktion hat das so geänderte Abkommen nicht zur Annahme empfohlen.

Nach dem Abkommen mit der Bahia Blanca and North Western railway company hat die Regierung an die Gesellschaft 450 000 £ in 4 % National-Gold-Schuldverschreibungen zu zahlen, die bei einer etwaigen Vereinigung der auswärtigen Argentinischen Anleihen in solche umgetauscht werden. Die Zinsengewähr erlischt mit dem 1. Januar d. J.;

die Gesellschaft dagegen ist von jeder Verpflichtung zur Rückzahlung der auf Grund der Zinsengewähr erhaltenen Summen entbunden. Andererseits hat die Gesellschaft innerhalb einer bestimmten Frist ihr Netz bis General Acha (40 km), sowie alsdann bis Toay (noch fernere 90 km) auszudehnen; auch behält die Gesellschaft das Recht (ohne die Pflicht), die ihr ursprünglich konzessionirten Linien ohne Zinsengewähr zu bauen. Die Regierung verpflichtet sich dagegen, in einer Entfernung von 30 km von dem Netz der Gesellschaft keine Konzession mit Zinsengewähr oder anderer Beihilfe zu bewilligen. Der Kongress hat dieses Abkommen bereits bestätigt; die Genehmigung der Hauptversammlung steht bevor. Die Kosten der zu bauenden Zweigbahnen sind abgesehen von den vorhandenen Baumaterialien auf 160 000 £ veranschlagt.

Nach dem Abkommen mit der Buenos Ayres and Pacific railway company hat die Regierung in 4 % Schuldverschreibungen, die mit 0,5 % zu tilgen sind und bei einer Vereinigung der auswärtigen Anleihen umgetauscht werden, 1. zur Deckung der rückständigen Zinsengewähr 180 000 £ und 2. zu ihrer Befreiung von der zukünftigen vom 1. Januar d. J. ab laufenden Zinsengewähr 200 000 £ zu zahlen; ausserdem fällt die seit 1885 bestehende Verpflichtung der Gesellschaft, 50 % ihrer Betriebseinnahmen behufs Ermässigung der Zinsengewähr an die Regierung zu zahlen, fort und die Regierung verzichtet auf alle daraus erhobenen Ansprüche. Auch verpflichtet sich die Regierung, innerhalb 10 Jahren keine Konzession mit Beihilfe oder Zinsengewähr in einer Entfernung von 30 km von der Bahn zu bewilligen. Die rückständige Zinsengewähr belief sich am 30. Juni 1895 einschliesslich der Zinsen auf 184 060 £, von denen 111 340 £ oder £ 8—9—3 % den Inhabern der „second debentures" und 61 704 £ den Vorzugsantheilscheinen zustanden. Da nun die Regierung diese Rückstände durch 180 000 £ in 4 % Schuldverschreibungen begleicht, so sollen die genannten Schuldscheininhaber, statt £ 8—9—3 % in baar, 10 % in 4 % Schuldverschreibungen abzüglich der Steuer erhalten. Dies nimmt 131 569 £ in Anspruch, während 47 000 £ in Schuldverschreibungen und 25 000 £ in baar zur Vertheilung an die Vorzugsantheilscheine verbleiben. Ausser den 180 000 £ in Schuldverschreibungen zahlt nämlich die Regierung noch 18 700 £ baar zur Regelung der rückständigen Zinsengewähr. Die 200 000 £ Schuldverschreibungen zur Regelung der künftigen Zinsengewähr fliessen den Rücklagen zu und deren 8 000 £ jährlich betragenden Zinsen bilden einen Theil der Gesellschaftseinnahmen. Dieses Abkommen ist sowohl vom Kongress als auch von einer am 16. März abgehaltenen Versammlung der Antheilhaber und Gläubiger genehmigt.

Nach dem Abkommen mit der Villa Maria and Rufino railway company zahlt die Regierung der Gesellschaft 367 000 £ in 4 % National-Gold-Schuldverschreibungen, die bei Vereinigung der auswärtigen Anleihen umgetauscht werden. Die Zinsengewähr erlischt am 1. Januar d. J., dagegen wird die Gesellschaft von der Verpflichtung zur Rückzahlung der auf Grund der Zinsengewähr erhaltenen Summe befreit; ferner verpflichtet sich der Staat, in einer Entfernung von 30 km von der Bahn innerhalb 10 Jahren keine Konzession mit Zinsengewähr oder Beihilfe zu ertheilen. Das Abkommen ist vom Kongress bestätigt; die Genehmigung seitens der Antheilhaber und Schuldscheininhaber steht bevor.

Die Cordoba and Rosario railway company hat behufs Rückzahlung der jetzigen Schuldverschreibungen und Vorzugsantheilscheine 124 619 £ 4 % Schuldverschreibungen zu 93 % ausgegeben; diese Schuldverschreibungen gehören zu einer Anleihe von 830 000 £, von der bereits 585 381 £ begeben und die durch eine Hypothek auf das Unternehmen sichergestellt sind.

Die Buenos Ayres and Rosario railway company hatte im Jahre 1895 einen Reinertrag von 310 522 £, der sich durch 3 353 £ Uebertrag aus dem Vorjahre, 3 282 £ Zinsen der Rücklagen und 4 271 £ Entschädigung infolge des Aufstands von 1893 auf 321 428 £ erhöhte; davon gingen 132 653 £ Zinsen der Schuldverschreibungen, 87 128 £ (= 7 %) Gewinn der Vorzugs-Antheilscheine und 1 664 £ verschiedene Lasten ab, während 83 106 £ (= 2 %) als Jahresgewinn an die Stamm-Antheilscheine vertheilt und 14 877 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Wechselkurs hat sich von durchschnittlich 258 % im Jahre 1894 auf 244,5 % im Jahre 1895 ermässigt; dementsprechend mussten auch die Tarife herabgesetzt werden. Die Betriebseinnahmen in Papier hatten ungefähr die gleiche Höhe wie im Vorjahre, sind aber infolge der Besserung des Wechselkurses gestiegen.

Die Buenos Ayres Western railway company hatte im 2. Halbjahre 1895 (1894) eine Einnahme von 345 039 (227 820) £, eine Ausgabe von 146 841 (113 761) £ und einen Ueberschuss von 198 198 (114 059) £; hierzu kamen an Pacht 45 391 £ von der Central Argentine railway, 23 241 £ von der Buenos Ayres Great Southern railway, 5 458 £ von Buenos Ayres and Ensenada, 2593 £ von Buenos Ayres and Ensenada (Pereyra Strecke), endlich 669 £ von Buenos-Ayres and Pacific (Chacarita-Zweigbahn), ferner 4 946 £ Rücklage aus 1894/95, so dass sich die Reineinnahme im ganzen auf 280 499 £ stellte. Davon gingen ab: 48 506 £ Zinsen der 6 % Regierungsanleihe von 1882, 25 000 £ Zinsen der 5 % Regierungsanleihe von 1888, 72 005 £ Zinsen der 4 % Anleihe der Gesellschaft, 7 500 £ Zinsen der 5 % Anleihe der Gesellschaft und 1 529 £ verschiedene Zinsen, während 125 978 £ verfügbar blieben. Davon wurde ein vorläufiger Halbjahrsgewinn von 6 Shilling (also 6 % fürs Jahr) an die Antheilscheine vertheilt und der Rest von 43 478 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

Bücherschau.

Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei plötzlichen Unfällen. Für jedermann verständlich und von jedermann ausführbar von Dr. med. L. Mehler und J. Hess. 26 Abbildungen, gebunden Preis 1 *M.* (Verlag von H. Bechhold, Frankfurt a/M.).

Von dem bekannten Werke von Mehler und Hess ist nun eine Volksausgabe erschienen, die sich ihrem Inhalt nach von der theueren Ausgabe nicht unterscheidet. — Das Büchlein gibt vortreffliche Anleitung zur ersten nothwendigsten Hilfeleistung bis zur Ankunft des Arztes. Die Anweisungen sind einfach, kurz und bestimmt, so dass jedermann in der Lage ist, sie sofort auszuführen; gute Zeichnungen erleichtern das Verständniss. Dem Ganzen ist eine kurze Beschreibung über den Bau des menschlichen Körpers und der Funktion seiner Organe vorangeschickt, die das Verständniss für den Grund mancher Maassnahmen erhöhen. — Für Militärs, Bahn- und Polizeibeamte und andere Berufsklassen, die besonders leicht und häufig in die Lage kommen, werkthätige Hilfe leisten zu müssen, ist das Büchlein sehr empfehlenswerth.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Stündeck, bisher in Neuwied, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Frankfurt a/M., die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Bernhard, bisher in Posen, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Konitz, Schugt, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Neuwied und Wagner, bisher in Konitz, als Hilfsarbeiter an die Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Büscher, bisher in Elberfeld, als Vorstand der Werkstätteninspektion 2 (Wagenwerkstätte) nach Oberhausen, Kloos, bisher in Oberhausen, als Vorstand der Maschineninspektion nach Köln-Deutz und Simon, bisher in Potsdam, als Hilfsarbeiter an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld.

Dem Regierungsassessor Paetsch in Königsberg i. Pr. ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Grothe in Neuwied die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 daselbst verliehen worden.

Der Königliche Regierungs-Baumeister Erdbrink in Hannover ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Leinhausen ernannt worden.

Dem Regierungs- und Baurath Riese in Frankfurt a/M. ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Der Eisenbahndirektor z. D. Diefenbach in Berlin ist gestorben.

Sachsen: Freiherr von Oer †.

Am 20. April d. J. verschied in Dresden im 55. Lebensjahre Geheimer Hofrath Professor Freiherr von Oer, der Rektor der dortigen technischen Hochschule. Der Verstorbene, welcher der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen als Mitglied angehörte, hat in früheren Jahren auf dem Gebiete des Bahnbaues in Sachsen eine hervorragende Thätigkeit entfaltet. Das Hauptwerk, welches er während seines Wirkens als Eisenbahningenieur geschaffen hat, ist der Umbau des Altenburger Bahnhofs mit der Durchtunnelung des Schlossberges bei Altenburg, wobei er eine neue Art des Eisenbaues zur Anwendung brachte. An der genannten Hochschule, an welcher er schon seit 1891 im Nebenamte über Tunnel- und Strassenbau gelesen, hatte er 1894 die ordentliche Professur für Strassen- und Eisenbahnbau übernommen. Vor wenigen Monaten war er zum Rektor gewählt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

1. Vom 1. Juni d. J. ab fährt zur Erreichung des Anschlusses nach Magdeburg, Braunschweig, Hannover und Bremen der Zug 35 ab Zeitz 9.45, ab Bornitz 9.51, ab Reuden 9.56, ab Pegau 10.06, ab Eythra 10.16, ab Knauthain 10.23, ab Grosszschocher 10.28, ab Plagwitz-Lindenau 10.34, ab Leutzsch 10.40, ab Gohlis-Möckern 10.45, ab Gohlis-Eutritzsch 10.49, an Leipzig Thür. Bhf. 10.54, Abfahrt des Schnellzugs nach Magdeburg um 11.05 vom Leipzig-Magdeburger Bahnhof.
2. Vom 1. Juni d. J. ab verkehrt Zug 586 ab Friedrichroda 2.20, Schnepfenthal 2.28, Waltershausen 2.35 bis 2.40, an Fröttstädt 2.49.
3. Die Züge (517), (518) Coburg-Sonneberg, 519 und 520 Sonneberg-Lauscha verkehren an allen Sonn- und Festtagen.
4. Vom 14. Mai d. J. ab wird bis auf weiteres bei günstiger Witterung an allen Sonn- und Festtagen zur Bewältigung des Bischlebener Verkehrs ein Vorzug 23 ab Neudietendorf 8.07 Nachm., Bischleben 8.18, an Erfurt Ps. Bhf. 8.27 befördert.
5. Vom 15. Mai d. J. ab verkehren die Züge 568/616 und 615/567 zwischen Gotha und den Waldstationen Luisenthal, Tambach und Georgenthal auch Mittwochs und Sonnabends.

Erfurt, im Mai 1896. (992)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Am 16. d. Mts. wird, von 10 Uhr Vormittags ab, der Betrieb auf der ganzen Strecke von Ratibor bis Troppau wieder aufgenommen.

Kattowitz, den 15. Mai 1896. (993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der durch Hochwasser gestörte Verkehr in Dresden und Riesa ist wieder aufgenommen worden.

Dresden, am 13. Mai 1896. (994)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

3. Güterverkehr.

Der mit Gültigkeit vom 4./16. September 1895 eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterial von Russischen Stationen über Mlawa nach Danzig, Neufahrwasser usw. tritt am 14./26. Juni cr. ausser Kraft. Die von diesem Tage ab gültigen Frachtsätze werden später bekannt gegeben werden.

Danzig, den 15. Mai 1896. (995)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarifheft 3 und 4. Am 20. d. Mts. treten im Verkehre von Taus nach Altenburg, Crimmitschau, Eutritzsch, Gera, Gera-Pforten, Leipzig (Bayer., Berl., Dresd., Eilenb. u. Thür. Bahnh.), Mylau, Bahnhof und Haltestelle, Plagwitz-Lindenau, Plauen i. V. (ob. Bhf.), Reichenbach i. V. (ob. Bhf.), Stötteritz und Zwickau ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 15. Mai 1896. (996)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 kommen für die Beförderung von Braunstein bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zu Einführung:

Nach oder von	Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen				
	Arad	Nagyvárad	Rimabanya	Salgó-Tarján	Zólyom-Brezó
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Station der K. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken Stromberger-Neuhütte . . .	2,98	2,97	2,86	2,71	2,97

München, im Mai 1896. (997)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 20. Mai d. J. wird die Station Hilden des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 13. Mai 1896. (998)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die für die Stationen Alt-Damm, Anklam, Cammin, Dannenwalde, Fürstenberg i/M., Greifswald, Neddemin, Neubrandenburg, Neu-Strelitz, Podejuch, Stargard i/M., Stettin, Strelitz, Swinemünde, Ueckermünde, Wolgast und Wollin durch Nachtrag I zu obigem Tarife eingeführten Massenfrachtsätze (Theil II des Tarifs) finden vom 1. Juli d. J. ab nur unter der weiteren Bedingung Anwendung, dass die Kohlensendungen am Orte entladen oder durch Landfuhrwerk oder zu Schiff abgefahren werden. Bei Umkartirung derartiger Sendungen kommen nicht die oben angeführten Frachtsätze des Nachtrags I, sondern die im Theil I des Haupttarifs aufgeführten Frachtsätze für 10 000 kg zur Anwendung.

Kattowitz, den 14. Mai 1896. (999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Tarifnachtrag XII in Kraft. Er enthält abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der Station Strebichovic-Vinaric (Libusiner Schacht), der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, der Ilmenau-Grossbreitenbacher und Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn. Insoweit im Verkehre nach Schmalkalden und Wernshausen Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. August 1896 in Geltung.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 12. Mai 1896. (1000)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Der Frachtsatz der Normalklasse III für Station Charkow der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn in der Tariftabelle II A des Heftes 2, Theil II, des Gütertarifs, Seite 158 und des Heftes 3, Theil II, Seite 156 wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 neuen Stils von 3,47 R. auf 3,77 R. erhöht.

Köln, den 16. Mai 1896. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Quebrachoholz,
b) Quebrachoholz-Extrakt
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Liptó-Szt. Miklós	a) 217 ₰ b) 266 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach Liptó-Szt. Miklós	a) 212 ₰ b) 261 „
Von Dresden-Elbkai nach Liptó-Szt. Miklós	a) 253 ₰ b) 313 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei a) 5 ₰ und bei b) 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Mai 1896. (1002)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Zuckerrübensamen-Transporte im Verkehre zwischen Oesterr. Stationen und Paris.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1896, gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly) und	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen.	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (St. E. G.) . .	94,21	85,20
Krzenowitz (K. F. N. B.) Krenowitz T. B. (St. E. G.)	93,56	84,55

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des

Tarifes, Theil I für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband.
Wien, 12. Mai 1896. (1003)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Besondere Bestimmung des letzten Absatzes zu § 14 der Verkehrsordnung im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen dahin ergänzt, dass die nach dieser Bestimmung vorgesehene Kürzung des Fahrgeldes um den Betrag von 10 ₰ für eine Bahnsteigkarte auch in dem Falle nicht erfolgt, wenn wegen erheblich verspäteter Abfahrt des Zuges die Reise aufgegeben und die Rückzahlung des Fahrgeldes am Schalter von dem Reisenden verlangt wird.

Ferner werden vom 1. Juni d. J. ab auf den Preussischen Staatseisenbahnen die nach dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I (Zusatzbestimmung V. A. zu § 11 der Verkehrsordnung) im Interesse der öffentlichen Krankenpflege zugestandenen Fahrpreisermässigungen unter den daselbst festgesetzten Bedingungen auch dem in Berlin ansässigen Deutschen Frauenverein für Krankenpflege in den Kolonien gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen. Die in den Tarif aufzunehmenden Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 12. Mai 1896. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher Preussischen Staatseisenbahnen.

5. Generalversammlungen.

Die 26. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 23. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags

in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1895/96.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für ein ausgeschiedenes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 9. Mai 1896. (1005)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Es soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Friedrichsruh und einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für den Güterbahnhof Kiel nach Maassgabe der im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar d. J. veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen können von uns gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ baar für die Bedingungen und von 8 ℳ baar für die Zeichnungen durch die Post bezogen werden.

Angebote müssen bis zum 26. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr auf vorgeschriebenem Formular, verschlossen und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben" bei uns eingereicht sein.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.
Altona, den 4. Mai 1896. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung eines eisernen Wasserbehälters von 200 cbm Inhalt für den Wasserthurm auf Bahnhof Hameln am Dienstag, den 9. Juni 1896, Vormittags 11 Uhr.

Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Abth. M., Zimmer 4 IV, zur Einsicht aus und können auch gegen kostenfreie Einzahlung von 1,50 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.
Hannover, den 16. Mai 1896. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der in unseren Werkstätten zu Breslau, Lauban und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf

Dienstag, den 2. Juni 1896,
Vormittags 9 Uhr,

hierselbst, im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofs, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können im Direktionsgebäude, Zimmer 86, eingesehen oder von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. Juni 1896.

Breslau, den 6. Mai 1896. (1008)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt „Ueber nordamerikanische Strassenbahnen" von Ingenieur Hugo Köstler bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 363 —

Nr. 41. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Mai 1896.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. d. Mts.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Das neue Bayerische Lokalbahngesetz.
Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Adressen d. Wagenverwaltungen.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn vertagt.
Veröffentlichung der Pariser Konferenzbeschlüsse über das internationale Eisenb.-Frachtrecht.
Die im Jahre 1896 in Oesterr. sicherzustellenden Lokalb.
Die Entwickelung der Oesterr. Eisenbahnen in 1895.
Direkte Eisenbahnverbindung zwischen Bosnien u. Dalmatien.
Ergebnisse d. Personenverkehrs auf den K. Ungar. Staatsbahnen in 1895.
Investitionen auf den K. Ungar. Staatsbahnen in 1895.
Lokalb. Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló konzessionirt.
Projekt einer neuen Bahnverbindung mit Rumänien.
Jahresbericht über die Verkehrsanlagen in Wien für 1895.
Böhm. Braunkohlenausfuhr nach Norddeutschland.
Bosnisch-Herzegowinische B.
Eröffnung einer Haltestelle.
Namensänderung einer Station.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Aus Süd- und Mittelamerika:
Venezuela. Nicaragua. Guatemala.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 14. v. Mts.
Bücherschau:
Zwanglose Hefte für Lernende im Eisenbahndienste.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Bilanzen.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
6. Generalversammlungen.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
9. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das neue Bayerische Lokalbahngesetz.

Der in Nr. 2 S. 11 d. Ztg. ausführlich dargelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern, hat bei der parlamentarischen Behandlung verschiedene Wandlungen erfahren. Zunächst wurde bei der Berathung des Entwurfes im Finanzausschuss der Abgeordnetenkammer die unter Ziffer 1 des Entwurfes angeführte Lokalbahn von München-Ostbahnhof über Giesing nach Deisenhofen gestrichen, dagegen wurden folgende Lokalbahnen dem Gesetzentwurfe zugesetzt:

	Länge km	Kostenantheil der Interessenten *M.*	Kostenantheil des Staates *M.*
1. Fortsetzung der Lokalbahn Neumarkt-Goldmühle bis Glasermühle (Bischofsgrün)	7,96	37 200	337 700
2. Lokalbahn von der Bahnstation Dettelbach zur Stadt Dettelbach	5,60	35 000	322 700
3. Lokalbahn von Röthenbach über Lindenberg nach Scheidegg	9,40	71 600	621 700
zusammen	22,96	143 800	1 282 100

Letztere 3 Bahnen erhielten auch im Plenum der Abgeordnetenkammer die Genehmigung und hat dieses die im Finanzausschuss gestrichene Bahn ebenfalls wieder eingesetzt, so dass nunmehr der Gesetzentwurf folgenden Umfang gewann:

	Länge km	Kostenantheil der Interessenten *M.*	Kostenantheil des Staates *M.*
A. die 23 in dem Regierungsentwurf enthaltenen Bahnen (s. Nr. 2 S. 12 u. 13 d. Ztg.)	410,20	3 287 700	23 023 200
B. die 3 neu eingesetzten Bahnen	22,96	143 800	1 282 100
zusammen 26 Bahnen	433,16	3 431 500	24 305 300

Hieraus berechnen sich die durchschnittlichen kilometrischen Kosten der neuen Lokalbahnen:

für die Interessenten zu . . 7 922 *M.*
„ den Staat zu . . . . . 56 112 „
zusammen auf 64 034 *M.*

Die einzelnen Kreise des Königreiches konnten bei der Vertheilung der Bahnen nicht ganz gleichmässig berücksichtigt werden und ist der allerdings nach Flächeninhalt und Einwohnerzahl auch weitaus grösste Kreis Oberbayern, dann aber auch Oberfranken etwas besser weggekommen als die übrigen Kreise, wie aus folgender Tabelle zu entnehmen.

Von den Lokalbahnen treffen auf:

	Länge km	%	Staatskosten M.	%
Oberbayern	181,75	30,5	8 562 600	35
Niederbayern	41,14	9,5	2 146 400	9
Oberpfalz	45,46	10	2 648 400	11
Oberfranken	82,56	19	4 326 800	17
Mittelfranken	50,10	12	2 649 800	12
Unterfranken	41,00	9,5	1 843 000	7
Schwaben	41,15	9,5	2 128 300	9
zusammen	433,16	100	24 305 300	100

Zugleich hat die Kammer der Abgeordneten beschlossen, die Petitionen um Erbauung

1. einer Lokalbahn von Frensdorf (an der Linie Strullendorf-Schlüsselfeld) nach Kloster Ebrach,
2. von Allersberg nach Lohgartenroth,
3. von Neustadt a/Aisch nach Uehlfeld,
4. von Rothenburg a. d. Tauber nach Dombühl

der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung hinüberzugeben.

Da dieser Beschluss unter Zustimmung der Staatsregierung zustande kam, hat er die Bedeutung, dass, wenn demselben, was unterdessen geschehen ist, auch die Zustimmung der Kammer der Reichsräthe zu theil wird, diese 4 Bahnen in dem nächsten, in 4 Jahren vorzulegenden Gesetzentwurf für neue Lokalbahnen Aufnahme finden werden.

Dem Gesetzentwurf in der Fassung, wie er aus den Beschlüssen der Kammer der Abgeordneten hervorgegangen ist, hat die Kammer der Reichsräthe in ihrer Plenarsitzung vom 29. April d. J. beschlossen, die Zustimmung zu ertheilen und dem Beschluss bezüglich der Berücksichtigung von 4 weiteren Lokalbahnen im nächsten Gesetzentwurfe gleichfalls beizutreten.

Weiter aber hat die Kammer der Reichsräthe beschlossen:

es sei der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu geben, ob nicht die Lokalbahn von Eichstätt Stadt nach Kinding unter gleichzeitigem Umbau der bestehenden Lokalbahn Eichstätt Bahnhof - Eichstätt Stadt mit Fortsetzung nach Greding und Beilngries normalspurig herzustellen und deshalb eventuell an den nächsten Landtag ein Nachtragspostulat zu bringen sei.

Der letztere Beschluss gründet sich auf einen Antrag des II. Ausschusses der Kammer der Reichsräthe, bei dessen Berathungen eine grosse Abneigung gegen jede schmalspurige Bahn zu Tage getreten ist.

Nach dem Antrage des Reichsrathes Prinzen Ludwig von Bayern (des künftigen Thronfolgers), welcher auch in der Plenarsitzung der Kammer der Reichsräthe seiner Abneigung gegen schmalspurige Bahnen überhaupt in längerer Rede Ausdruck gegeben hat, sollte der schmalspurigen Fortsetzung der als Schmalspur (mit 1 m) schon bestehenden Eichstätter Bahn die Genehmigung versagt werden; weil aber hierdurch unter Umständen der ganze Gesetzentwurf hätte gefährdet werden können, wurden auf eindringliche Vorstellungen des Königlichen Staatsministers von Crailsheim, welchem in Vertheidigung der Schmalspurbahn auch der Regierungskommissar, Generaldirektor von Ebermayer, assistirte, die geforderten Mittel für die schmalspurige Bahnfortsetzung bewilligt, dabei jedoch obige Resolution beschlossen, welche nach den Erklärungen des Königlichen Staatsministers schon deshalb einen praktischen Erfolg nicht haben kann, weil die zur unentgeltlichen Beistellung des für den Bahnbau nöthigen Grund und Bodens gesetzlich verpflichteten Interessenten — in erster Linie die Stadtgemeinde Eichstätt — sich nicht in der Lage befinden, die mit der normalspurigen Bahnfortsetzung, ganz besonders aber mit dem Umbau der bestehenden schmalspurigen Lokalbahn in eine normalspurige verknüpften, sehr bedeutenden Grunderwerbungskosten zu tragen.

Der ganze Gesetzentwurf muss nun wegen der erwähnten angehängten Resolution der Kammer der Reichsräthe nochmals an die Kammer der Abgeordneten zurück, da aber über das Gesetz selbst bereits Uebereinstimmung besteht und die Resolution so wie so praktisch unwirksam sein wird*), so kann das Gesetz in der oben dargestellten Fassung schon jetzt als feststehend betrachtet werden.

*) Unterdessen hat auch der Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenkammer die Resolution der Reichsrathskammer einstimmig abgelehnt.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 39.)

In Bezug auf den Hochbau ist vor allem der Artikel „Bahnhöfe" von Professor Goering zu nennen; in demselben sind in geradezu meisterhaft klarer Weise die verschiedenen Grundrissformen der Bahnhofanlagen (Kopf-, Durchgangs-, Keil- und Inselform), sowie die damit zusammenhängenden Betriebsarten und die Grundzüge der Geleiseanordnung bei Personen-, Güter- und Rangirbahnhöfen abgehandelt. Gelegentlich der Besprechung der Rangirbahnhöfe erläutert Professor Goering auch den Vorgang beim Rangiren und insbesondere das mehr und mehr Verbreitung findende Rangiren mit geneigten Ablaufgeleisen (unter alleiniger Benutzung oder wesentlicher Mitwirkung der Schwerkraft).

Ein besonderer Artikel ist den Kohlenbahnhöfen (verfasst vom Regierungs-Baumeister Hentzen) gewidmet. Die grossartigsten Anlagen dieser Art finden sich in England an Hafenplätzen zur Ueberladung der Steinkohlen aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe. Auch die Kohlenbahnhöfe im Saarbrücker Revier, von denen einzelne beschrieben sind, verdienen Beachtung.

Der Artikel „Empfangsgebäude" enthält u. a. Abbildungen und Beschreibungen der Empfangsgebäude in London Canon Street und Charing Cross, Paris St. Lazare, Rom, Mailand, Hannover, Frankfurt a/M., München, Mainz, Halle an der Saale, Strassburg, Budapest, dann einer Reihe von Empfangsgebäuden für mittlere und kleinere Stationen.

Im Artikel „Hallen" findet sich eine Uebersicht der Grundrissabmessungen einer Anzahl grösserer Hallen, aus welcher hervorgeht, dass die Halle des Bahnhofes St. Lazare in Paris die grösste Fläche (33 390 m²) einnimmt. Dieser zunächst stehen in Bezug auf das Flächenmaass die Hallen des Bahnhofes Frankfurt a/M. (31 526 m²).

Von sonstigen Artikeln, welche den Hochbau betreffen, seien jene über Gepäckräume und Güterschuppen genannt.

Ersterer Artikel bringt unter anderem Zeichnung und Beschreibung der Einrichtung der Gepäckhallen am Westbahnhof in Wien und am Nordbahnhof in Paris; derselbe Artikel bespricht auch die zweckmässige Art der Gepäckausgabe, wie solche auf dem Hauptbahnhof Zürich eingeführt ist. Die angekommenen Gepäckstücke werden, sobald der Zug eingefahren ist, aus dem Packwagen auf 9 m lange, 85 cm breite 6 rädrige Rollwagen überladen, welche auf besonderen 75 cm breiten Geleisen laufen, die zwischen den 3 Hauptgeleisen jeder Seite parallel mit diesen liegen. Diese Ueberladung kann sehr rasch bewerkstelligt werden, da die Rollwagen unmittelbar an die Schiebethüren der Gepäckwagen geschoben werden; ebenso rasch werden die Gepäckstücke von den Rollwagen, welche dicht an die rechtwinklig zu ihnen stehenden und in gleicher

Höhe mit deren Plattform befindlichen Gepäcktische herübergezogen werden, geordnet, so dass die Reisenden, kaum ausgestiegen, an den Gepäcktischen bereits ihr Gepäck vorfinden.

Im Artikel „Güterschuppen“ sind u. a. bemerkenswerth die Beschreibung der Schuppen am Hauptbahnhof Frankfurt a/M., der 2 geschossigen Güterschuppen am Bahnhofe St. Lazare in Paris mit hydraulischen Aufzügen, dann Englischer Güterschuppen mit innerem Ladegeleis und innerer Zufahrtstrasse.

Auch den unter dem Namen „Elevatoren“ bekannten grossen Lagerspeichern (Silos) mit mechanischen Hilfsvorrichtungen zur Hebung des Getreides von Schiff-, Bahn- oder Strassenfahrzeugen in den Speicher ist ein besonderer Artikel gewidmet. Die Heimath der Elevatoren ist Amerika; dort wurden vor etwa 30 Jahren die ersten derartigen Anlagen zur Aufbewahrung und Reinigung des Getreides in den grossen Verkehrscentren durch Private gebaut; seit etwa 15—20 Jahren haben diese Anlagen in Amerika eine ganz ausserordentliche Verbreitung gefunden und dürften jetzt schon mehr als 500 Elevatoren mit einem Fassungsraum von je 100 000 q bestehen, die zum grossen Theil den Eisenbahngesellschaften gehören.

In Mitteleuropa sind Elevatoranlagen noch neu (eine grossartige Anlage besteht in Budapest) und speziell seitens der Bahnen trotz ihrer grossen Vortheile noch wenig gewürdigt. Diese Vortheile liegen namentlich in der Ermöglichung einer ungemein raschen Manipulation; man ist imstande, in den Elevator mit dem ganzen Zuge anzufahren und denselben im Verlaufe von 5—10 Minuten zu beladen oder das Getreide zu entladen.

Sehr bemerkenswerthe Artikel aus dem Gebiete des Hochbaues behandeln die Lokomotivschuppen (Professor Goering) und Werkstätten (Oberingenieur Spitzner).

In ersterem Artikel sind insbesondere die interessanten Vieleck- und Kreisformen der Lokomotivschuppen an der Hand von Beispielen ausführlich beschrieben. So sind darin besprochen der 12 eckige Lokomotivschuppen in Langeac (Frankreich) mit 24 Ständen, der rechteckige Lokomotivschuppen am Anhalter Güterbahnhofe in Berlin mit 22 Ständen, der polygonale Schuppen in Halle a. d. Saale, die grossartigen Schuppenanlagen im Anhalter Personenbahnhofe und auf dem neuen Bahnhofe in Köln (ringförmig) für 40 Personen- und 48 Güterzugmaschinen. Unter den beschriebenen Rauchabführungsvorrichtungen für Lokomotivschuppen ist insbesondere die centrale Abführung mittelst eines gemauerten hohen Schornsteins und eines dahin führenden Rauchkanals zu erwähnen. Ueber jeden Stand ist hierbei eine Rauchfanghaube aufgesetzt, welche mittelst kurzen, schräg liegenden Rohres den Rauch dem an der Aussenwand entlang laufenden Sammelkanal zuführt.

Der Artikel „Werkstätten“ (mit 4 Tafeln und zahlreichen Textfiguren) behandelt den schwierigen Gegenstand in äusserst gründlicher Weise. Neben einem allgemeinen Theile, welcher sich mit dem Arbeitsbereich und der Eintheilung der Werkstätten, den allgemeinen Erfordernissen derselben, der Grundrissanordnung und den Grössenverhältnissen, mit der Beschreibung der einzelnen Werkstättenabtheilungen, der Decken- und Dachkonstruktionen, Fussböden, der Beheizung, Beleuchtung, Lüftung usw. befasst, enthält der Artikel einen weiteren Abschnitt, worin eine grössere Anzahl ausgeführter Lokomotiv- und Wagenwerkstätten ausführlich beschrieben und zwar, wie ausdrücklich hervorgehoben zu werden verdient, zumeist auf Grund von bisher nicht veröffentlichten Quellen. So finden sich Beschreibungen und Zeichnungen der Hauptwerkstätte der Oesterreichischen Staatsbahnen in Linz, sowie jener der Ungarischen Staatsbahnen in Budapest, dann der mit den modernsten Einrichtungen ausgerüsteten Werkstätte der Preussischen Staatsbahnen in Tempelhof; letztere ist u. a. mit der vollständigen Einrichtung zur Herstellung der Reifenbefestigung mit eingeschmiedeten Ringen, System Bork, versehen. Der Antrieb der Krähne — mit einer Tragkraft von 15 000 kg, und der Schiebebühnen wird in dieser Werkstätte elektrisch bewirkt. Auch bei der im Baue befindlichen Hauptwerkstätte der Bayerischen Staatsbahnen in Weiden wird der elektrische Betrieb im weitgehendsten Maasse zur Anwendung kommen. Von den zwei Dynamomaschinen, für deren Antrieb eine 140 pferdige Verbundmaschine zur Aufstellung kommt, ist eine für den elektrischen Betrieb der in der Lokomotiv- und Wagenwerkstätte verwendeten Arbeitsmaschinen, die zweite zum Antrieb der Lokomotiv- und Wagenschiebebühne, des grossen Bockkrahns der Lokomotivwerkstätte und mehrerer Fahrstühle in der Dreherei bestimmt.

Die zweckmässig angelegte Reparaturwerkstätte der Gotthardbahn in Bellinzona ist insbesondere dadurch erwähnenswerth, dass die motorische Kraft für die Arbeitsmaschinen von Hochdruckturbinen geliefert wird.

Unter den beschriebenen Lokomotivwerkstätten ist jene der London and North Western Eisenbahn in Crewe, in der alle Lokomotiven dieser Bahn gebaut und reparirt werden, eine der grössten, wenn nicht die grösste Lokomotivfabrik Europas.

Die Leistungsfähigkeit dieser Werkstätte reicht so weit, dass sie imstande ist, aus dem Rohmaterial alle Bestandtheile zum Baue der Lokomotiven selbst herzustellen. Die Gesammtzahl der hier erzeugten Lokomotiven von Gründung der Fabrik bis Mai 1890 beläuft sich auf 31 757, von denen nicht weniger als 146 in einem Jahre gebaut wurden. Ausserdem werden jährlich gegen 2 000 Lokomotiven reparirt. In dieser Werkstätte sind insgesammt gegen 7 000 Personen beschäftigt.

Ausser der Lokomotivwerkstätte in Crewe sind auch jene in Altoona und Juniata beschrieben. Das grosse Kesselhaus der letzteren, welches für 6 Kessel zu je 150 Pferdekräften gebaut ist, besitzt selbstthätige Kohlenaufschüttung. Die Kohle, welche auf dem Nebengeleis durch den Wagenboden in die Grube fällt, wird durch Paternosterwerke selbstthätig in das Kesselhaus geschafft. Durch einen Crusher werden die grossen Stücke zerkleinert und sodann den Kesseln mechanisch zugeführt. Die Asche wird gleichfalls mechanisch weggeschafft, so dass im Kesselhaus nur 2 Leute zur Bedienung erforderlich sind. Die Kesselschmiede und Schmiede sind mit Ventilationsrohren versehen, welche in ein grosses Sammelrohr führen, aus dem die Luft durch elektrisch betriebene Ventilatoren gesaugt wird.

Noch sei des instruktiven Artikels „Wasserstationen“ gedacht, welcher das System hochgelegener Cisternen nebst den dazu gehörigen Pumpen usw., sowie die unmittelbare Wasserhebung in die Tender an der Hand zahlreicher ausgeführter Anlagen bespricht. Bemerkenswerth sind die Ausführungen über die in den letzten Jahren zunehmende Anwendung von Windrädern für den Antrieb von Wasserstationspumpen. Als Beispiel ist die Windmotoranlage der Wasserstation Etgersleben (Strecke Stassfurt-Blumenberg) dargestellt. Das Windrad ist vollständig selbstthätig regelnd nach Windrichtung (durch die Fahne) und Windstärke (durch den Halladay'schen Centrifugalmechanismus); bei gefüllter Cisterne wird dasselbe selbstthätig ausgerückt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1846 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1856 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1897 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 2, 12, 13, 14, 16 und 21 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1898 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Rückbeladung leerer Wagen nach und über Gemeinschaftsstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1902 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Streichung des Absatzes 2 der Ziffer 2 in § 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1919 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Neubearbeitung der Technischen Vereinbarungen usw. und der Grundzüge für den Bau usw. der Lokalbahnen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die staatliche Erwerbung der Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn vertagt.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat die Beschlussfassung über die diesbezügliche Regierungsvorlage vertagt; damit erscheint dieselbe aber auch als gefallen, weil die beiden genannten Gesellschaften nur bis zum 15. d. Mts. an die betreffenden, mit der Regierung abgeschlossenen Verstaatlichungsverträge gebunden waren. Der Vertagungsbeschluss wurde damit begründet, dass der Regierung dadurch die Gelegenheit geboten werde, um mit den beiden Gesellschaften eventuell ein für den Staat günstigeres Uebereinkommen abzuschliessen. Der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg erklärt, gegen die Vertagung keine Einwendung zu erheben, nachdem die Ausführungen des Antragstellers Dr. Russ theoretisch gewiss richtig seien, wenn sich auch in der Praxis die Sache vielleicht anders gestalten würde. Die Regierung hält das Uebereinkommen für ein dem Staate finanziell sehr günstiges, und sie ist der Ueberzeugung, dass selbst ein finanzielles Opfer, mit Rücksicht auf die grossen Vortheile des Uebereinkommens, insbesondere die gleichzeitige Erwerbung der wichtigen und entwickelungsfähigen Elbethalbahn gerechtfertigt wäre. Die Regierung würde besonderen Werth darauf legen, die Anschauungen des Ausschusses als Direktive für etwaige weitere Verhandlungen mit der Gesellschaft, insbesondere in der Richtung kennen zu lernen, ob auf eine Verlängerung des Termins, innerhalb dessen die Gesellschaft an das Uebereinkommen gebunden ist bezw. auf den Abschluss eines neuen Uebereinkommens hingewirkt werden soll.

In der vorangegangenen Debatte widerlegte der Regierungsvertreter, Sektionschef Dr. Ritter von Wittek, die von gegnerischer Seite eingebrachte ziffermässige Aufstellung und hob die in derselben vorkommenden Unrichtigkeiten einzeln hervor.

Insbesondere werden die für den Staat günstige Periode vom Jahre 1902 bis zu der mit 1906 beginnenden Tilgung der Staatsschuldverschreibungen ganz ignorirt, der zu erzielende Konvertirungsgewinn bei diesen Staatsschuldverschreibungen gar nicht in Rechnung gezogen, beim Zinsenkonto nur die Passivzinsen, nicht aber auch die sehr namhaften Aktivposten berücksichtigt, endlich auch die eventuelle Konvertirung der 4 % Prioritätsobligationen ganz ausser Betracht gelassen. Ganz unerklärlich erscheint es, dass der Antheil an dem Konvertirungsgewinn bei den 5 % Prioritätsobligationen als Passivpost, also als Nachtheil des Uebereinkommens dargestellt wird, ebenso auch ein Mindererforderniss von 49000 fl. bei der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen. Nach Ausscheidung der angeführten Unrichtigkeiten würde die Rechnung nahezu genau zu den gleichen Schlussziffern gelangen, die der Berichterstatter ausweist. Schliesslich macht der Regierungsvertreter auf die tiefgehenden Unterschiede aufmerksam, die sich in den Anschauungen der Abgeordneten kundgeben, welche der Regierung die konzessionsmässige Einlösung empfehlen. Einerseits werden die Nebenunternehmungen als abzulösende betrachtet, andererseits wird gefordert, das ganze Vermögen der Gesellschaft, also auch die Elbethalbahn, zur Tilgung der Garantieschuld heranzuziehen.

Die Veröffentlichung der Pariser Konferenzbeschlüsse über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht.

Eine auf diese Veröffentlichung abzielende Interpellation im Oesterreichischen Abgeordnetenhause beantwortete der Eisenbahnminister damit, dass die Konferenz mit Stimmeneinhelligkeit sich dahin aussprach, den Inhalt der Protokolle diskret zu behandeln und nicht zum Gegenstande irgend welcher Mittheilungen zu machen, bis die Staaten sich über das Resultat der Konferenz haben aussprechen können. In Bezug auf das Gesammtergebniss der Konferenz erklärte der Minister: Obgleich in der Mehrzahl der Vertragsstaaten das Bedürfniss nach einer Revision des Uebereinkommens sich nicht fühlbar gemacht hat, sind dennoch die in den übrigen Staaten, wie namentlich auch bei uns, zum Ausdruck gelangten Wünsche des Handelstandes seitens der Konferenz einer eingehenden Erörterung unterzogen worden. Wenn es nun auch nicht möglich war, sämmtliche unsererseits gestellten Anträge zur Annahme zu bringen, so ist dies doch bezüglich des überwiegenden Theiles dieser Anträge erreicht worden, indem diese von der Konferenz — allerdings nur mit Stimmenmehrheit — angenommen und ihren Anträgen zu Grunde gelegt worden sind. Es bleibt nunmehr der Verhandlung zwischen den Regierungen vorbehalten, die allseitige Annahme der manche werthvolle Verbesserungen enthaltenden Konferenzanträge im Wege des Internationalen Uebereinkommens herbeizuführen, wozu das Einverständniss auch jener Staaten erforderlich ist, deren Delegirte auf der Konferenz gegen die fraglichen Anträge gestimmt haben. Unter diesen Umständen würde eine in diesem Stadium der Sache stattfindende Veröffentlichung und daran anschliessende Diskussion der von der Konferenz beschlossenen Anträge die Gefahr mit sich bringen, die Errungenschaften der Konferenz in Frage zu stellen.

Die im Jahre 1896 in Oesterreich sicherzustellenden Lokalbahnen.

Hierüber hat die Regierung eine Gesetzesvorlage im Reichsrathe eingebracht, in welcher um die Bewilligung zur Sicherstellung der folgenden 22 Bahnen nachgesucht wird:

Linien	Gesammtlänge	Anlagekosten	jährliche Zinsengarantie des Staates	Staatsbeitrag
	km	Millionen Gulden		
1. Deutsch-Brod-Saar	31	1,761	0,058	—
2. Skucz-Policzka	33	1,450	0,041	—
3. Prachatitz-Wallern	29	1,120	0,035	—
4. Winterberg-Wallern . . .	39	1,567	0,050	—
5. Gstadt-Ybbsitz	6	0,314	0,011	—
6. Wolframs-Teltsch	23	1,281	0,042	—
7. Mauthausen-Grein	31	1,400	0,051	—
8. Bregenz-Bezau	37	1,800	0,058	—
9. Görz-Haidenschaft	30	1,635	0,064	—
10. Laibach-Oberlaibach . . .	12	0,440	0,017	—
11. Treibach-Klein-Gödnitz . .	29	0,840	0,027	—
12. Hinter-Trzebau-Lochowitz .	29	1,183	—	0,160
13. Blatna-Nepomuk	25	0,983	—	0,022
14. Brzesnitz-Rozmital	7	0,298	—	0,032
15. Karlsbad-Merkelsgrün . . .	14	0,789	—	0,040
16. Ober-Grafendorf-Mank . . .	19	0,660	—	0,080
17. Jenbach-Mairhofen	32	1,400	—	0,150
18. Grulich-Schildberg	18	0,780	—	0,580
19. Bärn-Hof	11	0,375	—	0,308
20. Olbersdorf-Hotzenplotz . .	23	0,660	—	0,373
21. Barzdorf-Jauernig	5	0,246	—	0,196
22. Haugsdorf-Weidenau . . .	5	0,227	—	0,182
zusammen	488	21,205	0,459	2,123

Von den in dieser Tabelle enthaltenen Bahnen sollen die ersten 11 derart sichergestellt werden, dass der Staat für die Verzinsung und Tilgung eines Theiles des Anlagekapitals die Garantie bis zu der bei den einzelnen Linien angegebenen Maximalziffer übernimmt; die Zusicherung dieser Garantie ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass das restliche Erforderniss von den betreffenden Ländern aus Landesmitteln und von den Interessenten aufgebracht wird. Die Betheiligung an den unter Zahl 12—17 aufgeführten Linien soll derart erfolgen,

dass die Regierung Stammaktien der für diese Bahnen zu bildenden Aktiengesellschaften in den angeführten Maximalbeträgen übernimmt; auch hier ist jedoch die Bedingung, dass vorher das restliche Baukapital durch die Länder und Interessenten sichergestellt ist. Die Kosten für den Bau der dritten Gruppe der Bahnen (Zahl 18—22) sollen aus den Investitionsfonds der verstaatlichten Mährischen Grenzbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Lokalbahngesellschaft entnommen werden, wobei die betheiligten Länder, sowie die Interessenten zu den Baukosten bestimmte Beiträge à fonds perdu leisten. Von den in Aussicht genommenen Bahnen entfallen 8 auf Böhmen, 3 auf Mähren, 3 auf Schlesien, 2 auf Niederösterreich, je eine auf Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg, Kärnten, Krain, das Küstenland. Die Jahreslast, welche dem Staate aus der Sicherstellung dieser Lokalbahnen erwächst, wird mit einem jährlichen Aufwande von 550 000 fl. berechnet, wobei jedoch die Erwartung ausgesprochen wird, dass mit Hinblick auf die voraussichtlichen Erträgnisse der projektirten Bahnen nur ein effektives Opfer von rund 175 000 fl. jährlich erforderlich werden dürfte.

Seit der Wirksamkeit des neuen Lokalbahngesetzes wurde schon zweimal für den Bau einer grösseren Anzahl von Lokalbahnen Vorsorge getroffen. Im Jahre 1894 wurde nämlich durch ein Gesetz der Bau von 16 Lokalbahnen in der Gesammtlänge von 544 km und mit dem Kostenaufwande von 31,8 Millionen Gulden sichergestellt; im vorigen Jahre wurde für den Bau von weiteren 16 Lokalbahnen in der Länge von 607,3 km und mit dem Anlagekapital von 30,3 Millionen Gulden vorgesorgt.

Die Entwickelung der Oesterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1895.

Das „Verordn.-Bl.“ f. E. u. Sch.“ Nr. 53 veröffentlicht hierüber eine detaillirte Zusammenstellung, welcher wir folgende summarischen Ziffernangaben entnehmen: Mit Ende des Jahres 1894 waren 161 km Eisenbahnen in Bauausführung verblieben, wovon 15 km auf Staatsbahnen, 5 km auf private Hauptbahnen, 9 km auf die Wiener Stadtbahn und 132 km auf Lokalbahnen entfielen. Hierzu kamen im Laufe des Jahres 1895 im ganzen 211 km Staatsbahnen, 10 km der Wiener Stadtbahn und 326 km Lokalbahnen. Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Januar bis letzten Dezember 1895 im ganzen 148 km übergeben; es verblieben demnach mit Schluss des Jahres 1895 noch 561 km in Bauausführung, und zwar 210,868 km Staatsbahnen, 19,840 km Wiener Stadtbahn und 330,264 km Lokalbahnen.

Direkte Eisenbahnverbindung zwischen Bosnien und Dalmatien.

Es verlautet, dass das Projekt für den Ausbau der Strecke Arzano-Bugojno sowohl der diesseitigen als auch der Ungarischen Regierung seitens des gemeinsamen Reichs-Finanzministers bereits unterbreitet wurde. Die betreffende Gesetzvorlage soll den beiden Parlamenten demnächst zugehen. Die Oesterreichische Regierung wird, dem Vernehmen nach, die Gesetzvorlage, betreffend den Bau der auf dem Dalmatinischen Gebiete liegenden Strecke Arzano-Spalato spätestens im Herbste des laufenden Jahres dem Abgeordnetenhause vorlegen.

Ergebnisse des Personenverkehrs auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1895.

Auf den Linien dieser Staatsbahnen wurden im Vorjahre 34 328 039 Reisende befördert; hiervon entfallen auf den Nachbarverkehr 19 937 083, demnach nur 1 347 740 Reisende = 4 % mehr als im Jahre 1894. Die Einnahme betrug nach Abzug der Transportsteuern und des Stempels von 4 213 000 fl. restlich 19 740 341 fl. oder um 301 361 fl. = 1,6 % mehr als im Jahre 1894.

Investitionen auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1895.

Die Kosten dieser Investitionen für Materialien und Inventargegenstände betrugen auf sämmtlichen Linien der Staatsbahnen 29 155 151 fl. Von dieser Summe entfallen 27 788 445 fl. = 95,3 % auf Anschaffungen im Inlande und nur 1 366 666 fl. = 4,7 % auf Anschaffungen aus dem Auslande. Der Werth der inländischen Anschaffungen hat sich im Vergleiche zum Jahre 1894 gehoben, da in diesem Jahre die inländischen Anschaffungen 92,06 % des ganzen verausgabten Betrages von 28 996 200 fl. repräsentiren.

Konzessionirung der Lokalbahn Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló.

Diese projektirte Lokalbahn soll von der Haltestelle Bakócza-Felsö-Mindszent, der Linie Uj-Dombovár-Villány der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigen und über Egyházbér und Janósi im Komitate Baranya bis Komló führen. Konzessionärin dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie ist die Firma Adolf Engel & Söhne in Fünfkirchen. Die Kosten der Bahn sind mit 880 000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 56 400 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. — Ausser den 2 genannten Ausgangsstationen sind noch 1 Station und 4 Halte- bezw. Ladestellen in der Konzession vorgeschrieben und namhaft gemacht. Doch können mit Genehmigung des Handelsministeriums Haltestellen je nach Bedarf nachträglich errichtet werden.

Projekt einer neuen Eisenbahnverbindung mit Rumänien.

Die Gemeindevertretung von Suczawa hat beschlossen, die erforderlichen Schritte zur Herstellung einer Lokalbahnverbindung von der Station Suczawa-Stadt der im Bau begriffenen Theilstrecke Itzkany-Suczawa der Bukowinaer Landesbahnen zur Oesterreichisch-Rumänischen Landesgrenze südlich vom derzeitigen Grenzzollamte bei Bunestie zu unternehmen.

Jahresbericht über die Verkehrsanlagen in Wien für 1895.

In der unter Vorsitz des Eisenbahnministers stattgehabten Sitzung der Verkehrskommission wurde der Rechnungsabschluss für das Jahr 1895, sowie auch der Jahresbericht genehmigt, welcher die Bauthätigkeit und die Baufortschritte darlegt. Das Gelderforderniss für das Jahr 1896 erscheint gedeckt, und tritt erst für das Jahr 1897 die Nothwendigkeit einer neuen Geldbeschaffung ein. In derselben Sitzung erfolgte u. a. noch die Genehmigung der Ausschreibung von Unterbauarbeiten an der Vororte-, Wienthal- und Gürtellinie der Stadtbahn im veranschlagten Betrage von 2 951 890 fl., dann der Lieferung eiserner Brücken für die 3 genannten Linien im Betrage von 920 000 fl.

Die Böhmische Braunkohlenausfuhr nach Norddeutschland.

Der Export auf der Elbe hat sich belebt; insbesondere machte sich ein reger Begehr nach Stückkohlen für den Umschlagsverkehr nach Magdeburg geltend. Im direkten Bahnverkehr hielten sich die Verfrachtungsmengen so ziemlich auf der Höhe des Vorjahres. Die Sächsischen Staatsbahnen haben im Monat April 254 358 t Böhmische Braunkohlen befördert (gegen 251 970 t im April 1895). Für die ersten 4 Monate 1896 ergibt sich wohl ein Ausfall von rund 50 000 t, allein demselben steht ein grösseres Plus gegenüber, welches aus dem Elbeverkehr resultirte. Das geht auch schon aus den Wagenbeistellungen hervor. Im 1. Quartal 1896 haben die Kohlenwerke des Nordwestböhmischen Reviers 279 838 Wagen in Bestellung gebracht, um 8 534 Wagen mehr als in derselben Zeit des Vorjahres.

Die Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen.

Ueber dieselben wurde vor einiger Zeit in der Budapester Akademie der Wissenschaften ein Vortrag gehalten, aus welchem folgendes hervorzuheben ist. Bei der Anlage dieser Bahnen wurde der Zweck verfolgt, dieselben mit dem Europäischen Bahnnetze einer- und mit dem Meere andererseits zu verbinden; das erstere ist durch deren Ausgang von der Station Brod, das letztere durch die Führung bis nach Metkovic erzielt worden. Doch ist dieser Endpunkt seiner geographischen Lage und seines ungenügenden Hafens wegen nicht ganz geeignet. Es wird daher die Eisenbahnverbindung von Sarajewo nach Spalato geplant. Interessant ist die Bemerkung, dass auf den Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen sich der Personenverkehr erst seit der Einführung der IV. Wagenklasse gehoben und der Waarenverkehr sich seit dem Jahre 1884 bis 1893 um das Neunfache vermehrt hat. Die Bahnen haben sich nach der Schlussbemerkung des Vortragenden als der mächtigste Faktor der Civilisirung und somit der Wohlfahrt des ganzen Okkupationsgebietes erwiesen.

Eröffnung einer Haltestelle.

Auf der Südbahnlinie Pragerhof-Budapest wurde zwischen den Stationen Szemes und Szantod die Haltestelle Balaton-Földvar, und zwar für die Zeit vom 1. Mai bis Ende September d. J., eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Eger der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Station Woduan wurde in „Woduan-Cicenice“ abgeändert.

Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn.

In dieser am 13. d. Mts. in Prag abgehaltenen Generalversammlung theilte der Vorsitzende mit, dass dem Verwal-

tungsrathe ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugekommen ist, in welchem das vorgelegte Formular der neuen 4 % Prioritätsanleihe und die Tilgungspläne für dieselbe, sowie auch für die Amortisation der Aktien genehmigt werden. Für die Tilgung der neuen Prioritäten ist die Zeit vom Jahre 1896 bis 1953 und für die Amortisation der Aktien vom Jahre 1954 bis zum Jahre 1962 festgesetzt. Eine Anfrage eines Aktionärs beantwortete der Präsident dahin, dass bezüglich der Prioritätenkonversion bisher mit keiner Bankengruppe Abmachungen getroffen seien. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildet die Verwendung des Reingewinns. Die Verwaltung beantragt, für die Linie A eine Gesammtdividende von 63 fl., für die Linie B eine Gesammtdividende von 22,50 fl. zu vertheilen. Das Unternehmen Littera A partizipirt an dem Ertrage des B-Netzes mit 189 025 fl., das Unternehmen Littera B an dem Ertrage des A-Netzes mit 50 942 fl. Ein zweiter Aktionär beantragt, dass von der Theilung des über 10 % hinausgehenden Gewinns Umgang genommen werde und dass der Betrag von 378 051 fl., von welchem das B-Unternehmen die Hälfte an das A-Unternehmen abführen soll, zur Hälfte dem Reservefonds des B-Unternehmens überwiesen werde. Dieser Antrag wurde abgelehnt und die von der Verwaltung vorgeschlagene Gewinnverwendung genehmigt. Der Vorsitzende führte aus, dass dieser Antrag den Statuten zuwiderlaufe. Dieser Antrag sei eine Ungerechtigkeit gegen das A-Unternehmen, welches in früheren Zeitläufen das B-Unternehmen vielfach gestützt habe.

Generalversammlung der Lokalbahn Szatmár-Nagybánya.

In dieser am 8. d. Mts. in Budapest abgehaltenen Versammlung wurde bekannt gegeben, dass die Einnahmen dieser von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahn im Jahre 1895 zusammen 156 570 fl., um 3,29 % mehr als im Vorjahre, die Gesammtausgaben 116 091 fl., um 4,94 % mehr als im Vorjahre betragen haben. Es wurde beschlossen, von dem Ueberschusse von 40 479 fl., mit Rücksicht auf die nothwendige Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds und auf die Abzahlung einiger schwebender Schulden, auf die im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien statt der bedungenen 6 % nur 4 % zu bezahlen, daher die Stammaktien leer ausgehen müssen.

Generalversammlung der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Der in dieser am 13. d. Mts. abgehaltenen Versammlung pro 1895 erstattete Bericht des Verwaltungsraths theilt mit, dass die Rentenbeträge, welche dem Unternehmen für die mit 1. Januar 1889 erfolgte Ueberlassung der Führung des Betriebs der gesellschaftlichen Linien für Rechnung der beiden Staatsverwaltungen von diesen zuzufliessen haben, auch im abgelaufenen Jahre pünktlich eingegangen und ihrer Bestimmung gemäss verwendet worden sind. Der gesellschaftliche Reservefonds B, welcher Ende 1894 eine Höhe von 50 937 fl. auswies, beträgt Ende 1895 noch 48 055 fl., obgleich aus diesem Fonds auch im abgelaufenen Jahre die Stempelgebühren für die Prioritäten erster und zweiter Emission gezahlt worden sind. Ein Kursgewinn beim Verkaufe von Effekten des Fonds und das Zinsenerträgniss der Fondseffekten ermöglichten dieses günstige Resultat. Der Vorsitzende macht schliesslich noch die Mittheilung, dass die früher beschlossenen Statutenänderungen, betreffend die Reduktion des Aktienkapitals infolge Einlösung der auf den Ungarischen Theil entfallenden Gesellschaftsaktien, nunmehr auch von der Ungarischen Regierung genehmigt worden sind.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Bei der bisherigen Geschäftslosigkeit der Börse ist die Aussicht auf die von den beiderseitigen Regierungen aufzunehmende Investitionsanleihe geradezu tröstlich; deren Aktualität die im Oesterreichischen Reichsrathe eingebrachte Lokalbahnvorlage hinreichende Anhaltspunkte bietet; diese Vorlage kann bei ihrer grossen wirthschaftlichen und finanziellen Bedeutung nicht genug gewürdigt werden. Trotz der befriedigenden Einnahmeausweise und der günstigen Berichte über den Stand der Feldsaaten waren die Aktien der grösseren Anzahl von Bahnen ziemlich matt. Die Eröffnung des internationalen landwirthschaftlichen Maschinenmarkts in Wien dürfte den Transport dahin und zurück auch beleben. Einige Erholung zeigten die Aktien der Nordwestbahn (266,50), Elbethalbahn (276,75), Buschtêhrader Bahn Littera A (1502), Böhmischen Nordbahn (275) und Ungarisch-Galizischen Bahn (207,75); dagegen bewegten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3395), Staatsbahn (349), Südbahn (94,75), Buschtêhrader Bahn Littera B (543), Lemberg-Czernowitzer Bahn (291), Aussig-Teplitzer Bahn (1680), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (215,25) und Kaschau-Oderberger Bahn (191,50) in abschüssiger Richtung. Gleich behaupteten sich die Aktien der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (225,50) und Leoben-Vordernberger Bahn (700). Von Prioritäten waren die 5 % der Buschtêhrader Bahn (109,25), wegen der vorerwähnten Mittheilung in deren Generalversammlung, und die 5 % der Ungarischen Westbahn (105,20), welche obligatorisch nicht konvertirbar sind, lebhaft begehrt.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Venezuela.

Am 12. März d. J. richtete der Präsident Crespo an den Kongress eine Botschaft, in der er um die Genehmigung einer Anleihe von 50 Millionen Bolivar nachsuchte; diese Anleihe ist dazu bestimmt, die früheren und künftigen Ansprüche der Eisenbahngesellschaften aus der Zinsengewähr zu befriedigen. Die Anleihe, welche mit 5 % verzinst und mit 1 % getilgt werden soll, ist von der Diskontogesellschaft in Berlin, sowie der Norddeutschen Bank in Hamburg zum festen Kurse von 80 % übernommen worden. Diese beiden Banken haben bekanntlich die Mittel zum Bau der Eisenbahn Caracas-Valencia vorgestreckt und sind bezüglich der Zinsengewähr die Hauptgläubiger der Regierung. Behufs Sicherstellung der Anleihe sollen deren Zinsscheine als gesetzliche Münze zur Zahlung der Zölle und anderer Steuern zugelassen werden. Es ist zweifelhaft, ob die Summe von 50 Millionen Bolivar genügend ist, um alle Ansprüche aus Anlass der Zinsengewähr zu befriedigen; aber sie kann zur Regelung der Guthaben der Deutschen Gesellschaft und der Englischen Gesellschaften genügen, wenn die Carenero- und die Gunta-Gesellschaft die ihr gemachten Vorschläge annehmen. Der Präsident hofft, dass man die baldige Vollendung der Centralbahn bis Santa Lucia sicherstellen kann.

Auf Grund dessen ist Mitte April d. J. zwischen der Regierung und der Grossen Venezuela-Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen worden, durch den die Gesellschaft auf alle ihre Ansprüche aus der Zinsengewähr für die Vergangenheit und Zukunft verzichtet und dafür 36 Millionen Bolivar in den genannten 5 % Schuldverschreibungen erhält.

Nicaragua.

Der Unterausschuss des Verkehrsausschusses der Abgeordnetenkammer in den Vereinigten Staaten hat den Gesetzentwurf, betreffend Neuordnung der Verwaltung der Nicaragua-Seekanal-Gesellschaft, angenommen. Der Verwaltungsrath soll 15 Mitglieder umfassen, von denen 10 von den Vereinigten Staaten, 3 von der Gesellschaft und je 1 von Nicaragua und Costa Rica ernannt werden. Der Betrag der Schuldverschreibungen soll 100 Millionen Dollar nicht übersteigen; diese Schuldverschreibungen werden mit 3 % jährlich verzinst und von den Vereinigten Staaten, welche die Rückzahlung zu dem ihnen angemessen erscheinenden Zeitpunkte bewirken, gewährleistet. Von dem Stammkapital werden 7 Millionen Dollar der Gesellschaft, 4 Millionen Dollar Nicaragua und 1 500 000 D. Costa Rica gegeben.

Guatemala.

Die zur Vollendung der Eisenbahn Livingstone-Guatemala zum Satze von 75 % in Gold abgeschlossene Anleihe (vgl. Nr. 16, S. 149 des lfd. Jahrg.) wird jährlich mit 6 % in Hamburg, London oder Paris verzinst und mit 1 % getilgt. Als Bürgschaft gibt die Regierung den ganzen lastenfreien Ertrag der Interozeanischen Eisenbahn.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 14. April d. J., in welcher der Wirkliche Geheime Oberbaurath Streckert den Vorsitz führte, sprach der Königliche Eisenbahndirektor Herr Sürth aus Dortmund über die Herstellung geschlossener, aus Stahl in einem Stück, ohne Schweissung oder Naht gepresster Achslagerkasten, sowie über die wirthschaftliche Bedeutung der Einführung solch unzerstörbarer Kasten an Stelle der jetzigen aus Gusseisen. Wer den Eisenbahnbetrieb kennt, weiss, welche umfangreichen Auswechselungen alljährlich an gusseisernen Lagerkasten erforderlich werden. Erscheinen die direkten Geldaufwendungen auch nicht allzu hoch, so sind die indirekten Ausgaben um so fühlbarer, wenn die Eisenbahnwagen, vielleicht gar zur Zeit des starken Verkehrs, infolge beschädigter Lagerkasten dem Betriebe entzogen werden müssen. Der neue Lagerkasten, erscheint dagegen unverwüstlich und dessen Einführung im grossen Maassstabe kann in technischer und wirthschaftlicher Beziehung nur als ein beachtenswerther Fortschritt angesehen werden.

Herr Baurath Fischer-Dick hielt sodann einen Vortrag über die elektrischen Strassenbahnen in Berlin. Der Vortragende begann mit einem geschichtlichen Rückblick auf die Entwickelung der elektrischen Bahnen nach den verschiedenen Systemen und kam sodann auf die zur Zeit in Bau begriffenen oder soeben betriebsfertig gestellten elektrischen Strassenbahnen Berlins zu sprechen, welche aus Veranlassung der Aus-

stellung nach langwierigen Verhandlungen mit der Stadtgemeinde und den Staatsbehörden genehmigt sind. Mit Recht weist Herr Fischer-Dick darauf hin, dass das System mit oberirdischer Stromzuführung das vollkommenste in technischer und wirthschaftlicher Beziehung für den elektrischen Bahnbetrieb ist. Bekanntlich müssen streckenweise die kostspieligen unterirdischen Stromzuführungsanlagen mit dem bekannten Schlitzkanal hergestellt werden. Damit schafft sich Berlin, dessen Strassen, nachdem durch die mustergültige Kanalisation die Rinnsteine beseitigt sind, einen neuen Rinnstein! Da die unterirdischen Stromzuführungsanlagen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können, so wird man auch an diesen Stellen wohl die oberirdische Stromzuführung vorübergehend zulassen müssen. Die oberirdische Stromzuführung wird mit eleganten Pfosten in geschmackvoller Weise ausgeführt, sie wird manches Vorurtheil beseitigen, und die Einführung des elektrischen Betriebs auf sämmtlichen Strassenbahnlinien dürfte nur eine Frage der Zeit sein.

In üblicher Abstimmung wurden die Herren Eisenbahn-Bauinspektor Haehner und Oberstlieutenant Thielsch als einheimische, die Herren Regierungs- und Baurath Seliger in Danzig und Urban in Breslau sowie Oberbaurath Wilde in Breslau als auswärtige ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

Zwanglose Hefte für Lernende im Eisenbahndienste. Dresden, Druck von W. Baensch.

Von dieser sehr nützlichen Publikation des Vereins der Beamten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist das 10., 11. und 12. Heft im laufenden Jahre erschienen. Heft 10 und 11 enthält u. a. einen interessanten Aufsatz des Ober-Finanzrath L. Neumann über „Das Eisenbahngeleis von seiner Urgeschichte bis zur Gegenwart“, Heft 12 einen ebenso beachtenswerthen Aufsatz über „Die Militärtransport-Ordnung für Eisenbahnen im Frieden und im Kriege“, nach einem Vortrag des jüngst verstorbenen Geh. Hofraths Professor Freiherrn von Oer, den Schluss zu „Einige Grundbegriffe des Staatsrechnungswesens“ von J. Nagel und eine zur Belehrung des Anfängers dienliche Darstellung „Ueber Reklamationen“ von Teubner.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofes Osberghausen und Aufhebung des Haltepunktes Wiehlbrück. Am 1. Juli d. J. wird der Anschlussbahnhof Osberghausen der Neubaustrecke Osberghausen-Wiehl für Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren neu eröffnet und der zur Zeit für den Personenverkehr bestehende Haltepunkt Wiehlbrück aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1896. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Halle-Erfurt gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Niedertrebra wird am 1. Juni d. J. auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebende Thiere) eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sowie von Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 17. Mai 1896. (1011J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 kommt zum 7. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Baden-Saarbrücken) der Nachtrag II zur Einführung. Durch denselben werden die für den Güterdienst eingerichteten Stationen der Strecke Mayen-Gerolstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den direkten Verkehr einbezogen; ferner treten für den Verkehr Densborn-Gerolstein-Lissendorf und Gerolstein-Bleialf mit den nördlich von Bruchsal und Graben-Neudorf liegenden Badischen Stationen und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn theilweise weitgehende Ermässigungen ein. Für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken Kyllburg-Trier-Perl, Trier-Hermeskeil, sowie den Stationen Schweich und Quint einerseits und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn Käferthal, Seckenheim und Viernheim andererseits dagegen treten gegen die seitherigen Frachtsätze Erhöhungen ein, welche für Eilgut 0,10, für Stückgüter 0,05 und für Wagenladungsgüter 0,02 ℳ für 100 kg betragen.

Ausserdem werden durch diesen Nachtrag für die Beförderung von Cementsendungen in Wagenladungen, welche zur Ausfuhr ins Zollausland verzollt werden, von Malstatt nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen, sowie nach den auf Schweizerischem Gebiete liegenden Stationen der Badischen Staatseisenbahnen besondere Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Karlsruhe, 17. Mai 1896. (1012)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Am 1. Juni d. J. gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung. Durch denselben werden verschiedene Stationen in den Tarif neu einbezogen. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 12. Mai 1896. (1013)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1896 ab wird die Gültigkeit des Ausnahmetarifs für Blei im Tarif für den Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg auf Sendungen beschränkt, welche nach Friedrichshafen adressirt sind und daselbst zur Einfuhr in die Schweiz verzollt werden.

Stuttgart, den 18. Mai 1896. (1014)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

(Güterverkehr Fortsetzung S. 370.)

3. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1895.

Aktiva.

		ℳ	ℳ
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	103 613 411,17
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn	—	30 942 954,58
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	50 013 425,22	
	Untere Glanthalbahn im Bau	1 843 023,95	51 856 449,17
IV	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	59 718,56	
	Wechselkonto	20 334,81	
	Guthaben bei Banquiers	4 438 348,26	
	„ für Frachten	788 453,81	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	990 856,57	
	„ für Bauvorschüsse etc.	42 943,42	6 340 655,43
V	Materialvorräthe	—	1 143 180,71
VI	Diverse Ausstände	—	174 340,71
VII	Passivreste des Betriebes	—	16 824 952,91
VIII	Kosten der Konvertirung	—	885 280,09
			211 781 224,77

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 986 857,14
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	70 508 000,—
	Amortisation bis inkl. 1894	11 847 690,90	—	
	Amortisation pro 1895	1 018 586,14	—	12 866 277,04
				103 361 134,18
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital . . .	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	17 958 000,—	
	Amortisation bis inkl. 1894	1 946 614,48	2 144 114,48	31 716 400,19
	Amortisation pro 1895	197 500,—		
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	31 344 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1894	3 357 714,32	3 711 714,32	53 724 485,75
	Amortisation pro 1895	354 000,—		
	Demnach Amortisation pro 1895:			
	Ludwigsbahn . . . . M. 1 018 586,14			
	Maximiliansbahn . . . „ 197 500,—			
	Nordbahnen . . . . . „ 354 000,—			
	Summa M. 1 570 086,14			
	Total	18 722 105,84		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds.	—	—	597 235,55
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc. .	—	1 893 748,42	
	Amortisationsrückstände	—	44 728,57	
	rückständige Zinskupons	—	98 320,89	
	rückständige Dividenden	—	33 845,78	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	209 143,15	
				2 279 786,81
VI	Baarkautionen	—	—	86 635,—
VII	Krankenkassen	—	—	26 910,05
VIII	Reservefonds	—	—	600 765,36
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung	—	—	149 657,62
X	Staatszinszuschüsse	—	16 824 952,91	
	nach Abschluss der Superrevision an den Staat zu zahlende Rückerstattung pro 1894	—	545 107,71	17 370 060,62
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1895 .	—	—	1 868 153,64
				211 781 224,77

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1895.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	1 260 338,45	
Bahnverwaltung	3 395 381,18	
Transportverwaltung	9 835 037,61	14 490 757,24
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 675 588,32
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	1 570 086,14
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 092 540,24
„ Aktivrest des Betriebs pro 1895	—	1 868 153,64
		24 697 125,58

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	5 434 137,22	
Gütertransporte	13 109 976,51	
Kohlentransporte	4 126 134,83	
Sonstige Einnahmen	2 026 877,02	24 697 125,58

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 20. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1895 wie folgt zu verwenden:

1. für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn M. 1 115 532,98
2. auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c. der Fusionsgrundlagen die Hälfte von M. 752 620,66 „ 376 310,33
3. zur Vertheilung einer Superdividende von $^2/_3$ % = 5,71 M. pro Aktie . . . . „ 334 880,08
4. Zuweisung an die Pensionskasse des Personals . . . . . . „ 41 430,25

Summa M. 1 868 153,64

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. $4^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1895 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie $5^2/_3$ % = 48,57 M.,
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ $1^2/_3$ „ = 14,28 „
und „ „ „ Nordbahnen „ „ $^2/_3$ „ = 5,71 „

gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1895.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 20. Mai 1896.

Die Direktion: v. Lavale. (1015)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Mai l. J. ist die Württembergische Station Tuttlingen in den Ausnahmetarif 9 für Hammerschlacken etc. — Seite 12 des Nachtrags V zum Tarifheft Nr. 2 — einbezogen worden. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, im Mai 1896. (1016)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die im Russisch - Westpreussischen Gütertarif in der Tariftabelle IV für Station Kowel der Südwestbahn vorgesehenen Heringsfrachtsätze gelten fortab auch für Sendungen nach Station Kowel der Weichselbahn.

Danzig, am 18. Mai 1896. (1017)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten von Baalberge, Bernburg, Erfurt und Stassfurt nach Elberfeld, Elberfeld-Mirke, Elberfeld-Varresbeck und Düsseldorf-Derendorf Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3a für Steinsalz in Kraft. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 18. Mai 1896. (1018)

Königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle des Kohlentarifs 8a vom 1. Juni 1894 für die Beförderung von Saarsteinkohlen in Sonderzügen nach München erscheint am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif 8a, welcher ermässigte Frachtsätze nach München Ost- und Südbahnhof enthält.

Vom gleichen Zeitpunkte ab kommen für Kohlensendungen nach Bayern die Frachtsätze des Spezialtarifs III des Saarbrücken - Bayerischen Gütertarifs vom 1. Januar d. J. dann zur Anwendung, wenn dieselben niedriger sind, als die Sätze des Saarkohlentarifs 8. (1019)

St. Johann-Saarbr., den 18. Mai 1896.

Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages IV zu Tariftheil II. Am 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Januar 1894 gültigen Tariftheil II des Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Abänderung von Bahnbezeichnungen,
Berichtigung des Haupttarifes,
Ergänzung des Haupttarifes,
Berichtigung des Nachtrages III,
Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Mai 1896. (1020)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

Nr. 10. Jahrgang 1896. **Berlin**, am 23. Mai 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	2	—	gusseis. Radbuchsen	7,5	1	Lübeck	Lübeck-Büchener	
2	A	1515	1	Kiste	Uhrentheile	10	2	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
3	A T	4178	1	Sack	Papier	51	3	Heidelberg	Badische Stsb.	
4	B	8379	1	Ballen	Wollwaaren	127	4	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	beklebt: Emsdetten — Misburg.
5	B & C	822	1	„	graues Leinen	25	5	Misburg	K. E.-D. Hannover	
6	B D	24760	1	„	Shoddy (Kunstwolle)	131,5	6	Lübeck	Lübeck-Büchener	
7	B H & C	7982 3697	2	Kisten	Cigarrenkisten	47	7	Frankfurt Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	B L	9798 VI. 1. 0.	1	—	Eisenplatte, 1,22 m lg., 0,31 m br., 7 mm dick	?	8	Beckum-Enn.	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
9	B T	—	1	—	Schwarzblechrohr	7	9	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
10	C A	01992	1	Fass	leer	39	10	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	beklebt: Vechelde — Peine.
11	C H T	—	1	—	Bleirohr	1,5	11	Peine	K. E.-D. Hannover	
12	D R E W B W	2	1	Kette	—	—	12	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
13	E A G	11578	1	Kiste	?	21	13	Frkfrt. a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	E F	276	1	Pack	Eisentheile	—	14	„	„	beklebt: Schalke — Hannover.
15	E K	3055	1	Kiste	leer (alt)	8	15	Hannover (N.)	K. E.-D. Hannover	
16	Esn	67899	1	Wagen	Eisen	—	16	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
17	F	345	1	Kiste	Glas- u. Messingwaaren	30	17	Iserlohn	„	
18	F N	577	1	Pack	Papier	55	18	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	beschr.: Blumenthal.
19	F P oder B W W	1 29856	1	Sack (Ballen)	Wolle	113	19	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
20	F Z	71391	1	—	eis. Rad	16	20	Erfurt Gtr.-Abf.-St.	K. E.-D. Erfurt	
21	G & Co.	3205	1	Kiste	Holzwaaren	34	21	Heidelberg	Badische Stsb.	
22	G S	2518	1	„	leere Flaschen	30	22	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	G T	1097 1089	2	Fässer	Russ	30	23	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	G G W	3228	1	Kiste	leer	31	24	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	H H	629	1	Stab	Flacheisen	23	25	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
26	H S	—	1	Kollo	Guss (Ofenthürchen)	1	26	Bingen	Hessische Ludwigsb.	
27	J J H	4761	1	Fass	leer	12	27	Mainz	„	
28	J L	1235	1	—	Kette	183	28	Schlebusch-Morsbr.	K. E.-D. Elberfeld	
29	K	1465	1	Pack	Papier	11	29	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
30	K B	2414	1	—	l. Cylinder	25	30	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
31	K G	35	1	Sack	Rübensamen	50	31	Cosel Stadt	K. E.-D. Kattowitz	beschr.: Erfurt-Mainz.
32	K T	273	1	Kiste	leer	12	32	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
33	L H	1—4	4	Kisten*)	leer	68	33	Leinhausen	K. E.-D. Hannover	
34	L M	1	1	Kiste	Kindermehl	30,5	34	Niederstotzingen	Württemberg. Stsb.	
35	L N	541	1	„	leere Flaschen	15,5	35	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a. M.	Bezettelung: Mainz-Oderberg.
36	L T	406	1	„	?	49	36	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
37	M	II	1	Sack	Kartoffeln	87	37	Waren	Meckl. Friedr. Frzb.	
38	M	II	1	—	Stahlschaar	2	38	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
39	M E	7668	1	Kiste	Packstroh	15	39	Kippenheim	Badische Stsb.	
40	M K	10	1	Fass	Butter	65	40	Posen	K. E.-D. Posen	
41	M v P N	752	1	Tonne	Butter	56	41	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
42	P N	2551	1	Kiste	Eisenwaaren	30	42	Heidelberg	Badische Stsb.	
43	Q	51	2	Kolli	Bettstellen	124	43	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
44	R	93	1	Bund	eis. Stäbe	62	44	Fröndenberg	K. E.-D. Cassel	
45	R R	135	2	Stück	Bettrahmen	17,5	45	Cassel O.	„	
46	R S	418	1	Korb	eis. Schrauben	78	46	„	„	

*) Am 14/4. von Berlin N. W. (87) Moabit abgesandt. Versender: A. Kosterlitz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	S	—	5	Kolli	Schlagmaschine	—	47	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
48	S	5864	1	Stück	Ofenrohr	5	48	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
49	S K	6	1	Fässchen	Senf	26	49	Gross-Umstadt	HessischeLudwigsb	eingebrannt
50	S U G	5067	1	Fass	leer	53	50	Langen	Main-Neckarbahn	Nr. 893
51	T	III	1	Koffer	Wäsche	3	51	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	319 l.
52	T W	508	1	Kiste	Kartonage	34	52	Frkfrt. a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit
53	W	I	1	Reisekorb	leer, gebr.	8	53	Leipzig Dr.-B.	Sächsische Stsb.	2 Schlössern.
54	W D	1/5	5	Bund	Stangendraht	250	54	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
55	W E	8314	1	Sack	Bettfedern	6,5	55	Osterode a. H.	K. E.-D. Cassel	
56	W H	179	1	Kiste	leere Flaschen	34	56	Frkfrt.a/M.H.L.B.	HessischeLudwigsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
57	Ambrook K. E. D. E.	—	1	Kette	—	—	57	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
58	H & C Odense	699	1	Kiste	unbekannt	71	58	Hamburg	Lübeck-Büchener	Ausfuhrgut.
59	C. Kiesel	—	1	Bierfass	leer, gebr.	13	59	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	Leipz. B.
60	Rizzi Brauerei Kulmbach (Brandstempel)	23373	1	„	leer (alt)	68	60	Hannover-N.	K. E.-D. Hannover	beklebt Alfeld / Hannover-N.
61	Gross-Umstadt	—	1	Kistchen	Lampentheile	6	61	Gross-Umstadt	HessischeLudwigsb.	
62	Westfalia Beckum Westfalen	—	1	Säckchen	Säcke	7	62	Worms	„	
63	P Worms	—	1	Stab	T-Eisen	22	63	Worms	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
64	—	44	1	Bund	eis. Zangen	7	64	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
65	—	195	1	Kiste	Glaswaaren	25	65	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
66	—	61138	1	Pack	Bambusrohr	6	66	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
67	× (weiss)	—	11	—	eis. Rosten (alt)	22	67	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
68	gelb ×	—	1	—	Eisenstab	2	68	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
69	E G Neptun (im Kreis)	29519	1	—	eis. Abtreter	3	69	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
70	—	—	1	Sack	Bretter	28	70	Löhne	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	1	—	gusseis. Buchse	0,5	71	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	88 mm lg.
72	—	—	4	Rollen	Dachpappenstreifen	14	72	Gera	Sächsische Stsb.	
73	—	—	1	Rolle	neues Drahtgeflecht	?	73	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	auf der
74	—	—	1	—	Eisenrohr	10	74	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	Strecke gef.
75	—	—	1	—	Feuerhaken	3	75	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	ca. 3 m lang.
76	—	—	2	Kolli	Flanschen	10	76	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	1	—	Geschirrrahmen	1	77	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
78	—	—	8	Stück	Gusseisentheile	2,5	78	Hof	„	
79	—	—	1	Pack	leere Gipssäcke	15	79	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
80	—	—	1	„	alte Gips- oder Kalksäcke	20	80	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Gep.-Sch. 252
81	(Gepäck)	—	1	—	alte Handtasche (leer)	1	81	Bremen	K. E.-D. Hannover	Frankfurt a/M.
82	—	—	1	Bund	3 eis. Haken	1	82	Dresden-Fr. Umladehalle	Sächsische Stsb.	Bremen.
83	—	—	1	—	1. Holzgestell	—	83	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	2	—	Holztheile	14	84	Bremen	K. E.-D. Hannover	
85	—	—	1	—	Hühnerkorb	—	85	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	Packet	Hufeisen	12,5	86	Kahl	HessischeLudwigsb.	
87	—	—	1	Kiste	leer	3	87	Mainz	„	auf der
88	—	—	2	Kisten	leer (neu)	4,5	88	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	Strecke gef.
89	—	—	2	—	leere schwarzlackirte Kohlenkasten mit Holzboden	4	89	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
90		—	1	—	Krahnhaken	—	90	Erfurt Eilg.-Abf.	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	4	Pack	Löffel u. Gabeln	4	91	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	Ring	Messingdraht	48	92	Iserlohn	„	
93	—	—	1	Glasballon	Oel	63	93	Münden Hann.	K. E.-D. Cassel	
94	—	—	1	Sack	altes Papier	34	94	Karlsruhe	Badische Stsb.	
95	—	—	2	Stück	leere Pflanzenkörbe	17	95	Meissen	Sächsische Stsb.	
96	—	—	1	„	eis. Rad (Stellrad)	4	96	Dresden-N.*)	„	*) Leipz. B.
97	—	—	6	—	kl. Radsätze	—	97	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
98	—	—	1	Ballen	Rohbaumwolle —	200	98	Allendorf a. W.	K. E.-D. Cassel	
99	—	—	2	Stück	eis. Rohre —	86	99	Einbeck	„	
100	—	—	2	Bund	Rohrgeflecht —	18	100	Northeim	„	
101	—	—	2	—	neue Rohrstühle —	10	101	Leipzig Dr. B	Sächsische Stsb.	
102	—	—	1	Stück	Rundeisen —	7	102	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
103	—	—	1	Korb	Sargfüsse u. rohe Schlüssel	10.	103	Zwickau	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1	—	Schienenherzstück —	—	104	Zabrze*)	K. E.-D. Kattowitz	*) Kokes-Anstalt.
105	—	—	2	Kolli	Schrankaufsätze —	1	105	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	—	Sprungfedermatratze	—	106	Posen	K. E.-D. Posen	roth gestreift.
107	—	—	1	—	1. Tabaksfass —	34	107	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
108	—	—	1	—	leerer Tragkorb mit Trageband	6	108	Rothenburg a/O.	K. E.-D. Posen	

Amtliche Bekanntmachungen (Forts.).

Im Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen mit den Stationen der Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce werden für die in Ostrowo umzukartirenden Sendungen von Gütern jeder Art und in jeder Menge mit sofortiger Gültigkeit die Frachtsätze der Station Ostrowo um 0,03 ℳ für 100 kg gekürzt.

Posen, den 19. Mai 1896. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Zur Erleichterung des diesjährigen Pfingstverkehrs wird auf den Preussischen Staatseisenbahnen die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Geltungsdauer, welche am Freitag, den 22. Mai d. J. und den folgenden Tagen gelöst werden, bis einschliesslich Donnerstag, den 28. Mai d. J. verlängert.

Die Rückfahrt muss spätestens an diesem Tage bis um 12 Uhr Mitternacht einschliesslich angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden.

Die gleiche Verlängerung der Geltungsdauer tritt ein im Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Badischen, Bayerischen, Sächsischen, Württembergischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Elsass-Lothringischen Bahnen, der Oberhessischen Bahnen, der Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebelebener, Weimar-Berka-Blankenhainer, Wutha-Ruhlaer, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Gernrode-Harzgeroder, Marienburg-Mlawkaer Bahn, der Ostpreussischen Südbahn, der Stargard-Cüstriner, Mecklenburg. Friedrich Franz- und Mecklenburg. Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener, Altdamm-Colberger, Neuhaldenslebener, Prignitzer, Wittenberg-Perleberger, Neubrandenburg-Friedlander, Stendal-Tangermünder, Dahme-Uckroer Bahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Hoyaer Bahn, der Königsberg-Cranzer, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Staatsbahnen, der Nordbrabant-Deutschen Bahn, der Prinz Heinrichbahn in Luxemburg, der Grossen Belgischen Centralbahn und der Warschau-Wiener Bahn bezüglich des Verkehrs mit Sosnowice andererseits.

In gleicher Weise wird den am 22. d. Mts. und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten mit sonst kürzerer Geltungsdauer im Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der übrigen vorstehend nicht genannten Bahnen andererseits, **jedoch nur für die Strecken der Preussischen Staatsbahnen** eine verlängerte Geltungsdauer bis einschliesslich den 28. d. Mts. beigelegt.

Für die Strecken der übrigen Bahnen gelten die für diesen Verkehr ausgegebenen Rückfahrkarten nur innerhalb der in den Tarifen und auf den Fahrkarten angegebenen Benutzungsfristen.

Erfurt, den 17. Mai 1896. (1022J)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher Preussischen Staatseisenbahnen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. Juli 1896 tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Expressgut usw. der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung der Bestimmungen des Haupttarifs. — Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der letzteren genehmigt worden.

Druckexemplare sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Altena, den 15. Mai 1896. (1023)
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
Die Direktion.

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur 30. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 30. Juni 1896 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines I. Johannesgasse Nr. 4 stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1895;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1895 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1896.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien bis längstens Sonnabend, den 30 Mai l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt deponiren und unter einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Mai 1896. (1024)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 45. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 30. Juni 1896, um 3 Uhr Nachmittags, in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereins I. Bezirk, Johannesgasse Nr. 4, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1895;
2. Bericht des in der vorjährigen Ge-

neralversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1895 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1896.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Dienstag, den 16. Juni l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im Mai 1896. (1025)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

7. Verdingungen.

Lieferung von Petroleum. Vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897 sind im ganzen 1 216 000 kg Amerikanisches Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die allgemeinen Lieferungsbedingungen, welche einige Abänderungen des früheren Inhalts erfahren haben, sowie die Uebersicht der ungefähr monatlich zu liefernden Mengen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" bis zum 5. Juni, Nachm. 6 Uhr, bei der Königl. Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 20. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 20. Mai 1896. (1026)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialien-Abgänge wird auf den 8. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 105 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer Nr. 4, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig von daselbst bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Kattowitz, den 18. Mai 1896. (1027)

Königliche Eisenbahndirektion.

9. Offene Stellen.

Zum 1. Juli, spätestens 1. August d. J., ist in unserer Betriebskontrole die pensionsfähige Stelle eines

Eisenbahnsekretärs

zu besetzen. Bewerber muss im Betriebs- und Kontroldienst vollständig ausgebildet und befähigt sein, die Hauptkasse zu führen. Als Kaution sind 2000 ℳ zu stellen.

Diensteinkommen beträgt 1 800 ℳ Gehalt, steigend jährlich um 50 ℳ bis zum Höchstbetrage von 2 400 ℳ, sowie 360 ℳ Miethsentschädigung.

Gesuche sind schleunigst einzusenden.

Altona, den 11. Mai 1896. (1028)

Die Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.

Gesucht werden technisch gebildete und im Betriebsdienst erfahrene **Bahnverwalter** für grössere Nebenbahnen von 30—50 km Länge in Süddeutschland. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind einzureichen an die Centralverwaltung für Secundärbahnen. Herrmann Bachstein. (1029RM) Berlin SW., Grossbeerenstrasse 88/89.

Ein Regierungs-Baumeister, mehrere Bau-Ingenieure und Feldmessergehülfen sowie Zeichner werden zur Ausführung specieller Vorarbeiten und anschliessender Bauausführung zu engagiren gesucht.

Meldungen mit Angabe der Gehaltsansprüche, unter Beifügung eines kurzen Lebenslaufs, sind **spätestens bis zum 1. Juni d. J.** einzureichen.

Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein
Berlin SW., Grossbeerenstr. 88/89.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 42. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Mai 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Die Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes 1896. Die im Jahre 1896 sicherzustellenden Lokalbahnen. Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.
Börsenbericht.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Eröffnung von Stationen. 2. Aenderung von Stationsnamen. 3. Fahrplanbekanntmachungen. 4. Verkehrsstörungen. 5. Güterverkehr. 6. Personen- und Gepäckverkehr. 7. Eisenbahn-Effektenverkehr. 8. Verdingungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 41.)

Der Lokomotiv- und Wagenbau, zu dem wir nunmehr übergehen, findet in der Encyklopädie eine vorzügliche Darstellung. Ganz besonderes Lob verdient der meisterhafte Artikel „Lokomotive" vom Regierungsrath Schrey in Berlin, wohl eine der besten Monographien, welche über diesen Gegenstand vorhanden ist. Schrey beginnt seine Ausführungen mit einer Besprechung der Einrichtung und Aufgabe der Lokomotive und reproduzirt hierbei die vom Grafen Moltke im Jahre 1843 anonym verfasste, klassische Lokomotivbeschreibung (Moltke's gesammelte Schriften, Band II, E. S. Mittler & Sohn, Berlin).

Der in dem Artikel enthaltene Abriss über die Geschichte und die Entwickelung der Bauformen der Lokomotive von den ältesten Zeiten bis in die Gegenwart zerfällt in 2 Abschnitte. Der erste, die Zeit bis zum Jahre 1831 umfassend, beginnt mit dem aus dem Jahre 1680 herrührenden ersten rohen Versuche Isaak Newton's, die Dampfkraft für den Verkehr zu Lande zu verwenden. Newton setzte einen kugelförmigen Kessel auf einen Wagen. Der aus einem nach rückwärts gerichteten Rohre austretende Dampf trieb den Wagen durch Rückdruck vorwärts. Noch im 18. Jahrhundert folgten mancherlei Versuche zur Vervollkommnung der Strassenlokomotive, so von Edgeworth, Cugnot, Watt, Read und Evans. Letzterer sagte im Hinblick auf seine Erfindung einer Strassenlokomotive mit Hochdruckdampfmaschine, welche er als das Verkehrsmittel der Zukunft bezeichnete: „Es wird eine Zeit kommen, wo man im Dampfwagen von einer Stadt zur anderen fast mit derselben Geschwindigkeit wie der Flug der Vögel (24 bis 36 km in der Stunde) reisen wird, am Morgen wird ein Wagen von Washington abgehen, dessen Passagiere an demselben Tage in Baltimore frühstücken, in Philadelphia zu Mittag und in Newyork zu Abend essen werden". Die erste in Gebrauch genommene Eisenbahnlokomotive — und zwar mit glatten Treibrädern — wurde 1804 von Trevithick vollendet und auf einer der vielen für Pferdebetrieb hergerichteten Schienenbahnen in Wales zur Roheisenbeförderung verwendet. Zur Anfachung des Feuers wurden von der Treibachse Blasbälge angetrieben. Es folgten weitere Verbesserungen derartiger Lokomotiven durch Blenkinsop, Gebrüder Chapmann, Brunton, Blocket, Hendley, vor allem durch Stephenson und Hackwoorth, welch' letzterer an der ersten dreifach gekuppelten Lokomotive für die Stockton-Darlington Eisenbahn ein kräftig wirkendes Blasrohr im Schornstein anbrachte. Alle diese Lokomotiven wurden ausschliesslich für Kohlenbeförderung verwendet. Für die Anwendung des Lokomotivbetriebs zur Personenbeförderung fand sich, obwohl die Fortschritte Hackworth's den Bau von leichten und doch kräftigen schnellfahrenden Lokomotiven ermöglichten und obwohl Stephenson als bauleitender Ingenieur der Liverpool-Manchester Bahn für den Ersatz des Pferdebetriebs durch Lokomotiven mit seinem ganzen Einfluss auftrat, in England zunächst wenig Stimmung dafür. Des Ingenieurs Telford mit Bezug auf den Bau einer Eisenbahn von London nach Woolwich verbreiteter Ausspruch: „man könne dann mit einer Geschwindigkeit von 400 Meilen den Tag (26,5 km die Stunde) ebenso sicher und bequem fahren, wie jetzt mit dem Dampfboot, ohne

die Seekrankheit oder die Gefahr zu verbrennen bezw. zu ertrinken fürchten zu müssen", veranlasste die Gegenäusserung in der „Quarterly Review": „Selbst wenn man allen Versicherungen von der Gefahrlosigkeit Glauben schenken wollte, könnte man doch eher glauben, dass die Einwohner von Woolwich sich auf einer Congreve'schen Rackete abfeuern liessen, als dass sie sich einer so schnellfahrenden Maschine anvertrauen würden". Auch andere der einsichtigsten Ingenieure dachten nicht an eine Zukunft der Lokomotive, wie dies aus einem wenig bekannt gewordenen, in dem Artikel angeführten Ausspruch von Ellijah Galloway in seinem 1828 erschienenen Werke „History of the steam engine" erhellt. Die Direktoren der Liverpool-Manchester Bahn zogen demnach im Eröffnungsjahre 1829 ernstlich in Erwägung, den Betrieb ihrer Bahn mit stationären Dampfmaschinen zu führen. Inzwischen waren jedoch — 1829 — zwei Lokomotiven von Stephenson für die Bahn Lyon-St. Etienne nach Frankreich geliefert worden. Diese erreichten bei den Proben nur eine Geschwindigkeit von 6 bis 7 km in der Stunde. Séguin, Direktor der Bahn, erkannte die Nothwendigkeit der Steigerung der Dampfentwickelung und brachte zu diesem Zweck ein Bündel Feuerrohre an, indem er den dadurch unentbehrlich gewordenen stärkeren Zug der Feuerluft durch einen Centrifugalventilalor erzeugte. M. Pelletan verbesserte bald darauf diese Lösung der grossen Heizfläche mit starkem Zugbedürfniss durch Einführung des Auspuffdampfes in den Schornstein, indem er das in England durch Trevithick 1809 bekannt gewordene Blasrohr angeblich erneut erfand. Diese Entwickelung der Lokomotive in Frankreich hat nach Clark einen wesentlichen Einfluss auf den Erfolg der Bemühungen G. Stephenson's um Veranstaltung eines Wettbewerbs für Lokomotiven durch die Liverpool-Manchester Bahn gehabt. Der Erfolg dieses am 6. Oktober 1829 abgehaltenen Wettfahrens ist bekannt.

Stephenson's „Rocket", welche am zweiten Tage einen Wagen mit 30 Reisenden bei 40—48 Stundenkm und 2 beladene Wagen über 9 t wiegend mit 38 km beförderte, trug einen glänzenden Sieg davon. Die „Rocket", welche jetzt im South Kensington-Museum in London aufbewahrt ist, kann als die Stammmutter der heutigen Lokomotiven bezeichnet werden, da sie die Zeit der Lokomotivbahnen einleitete und auch bereits die wichtigsten Bestandtheile der heutigen Lokomotive enthielt. Die weitere Entwickelung der Lokomotive wendet sich hauptsächlich der Steigerung der Leistungsfähigkeit von Kessel und Maschine, der Steuerung der Dampfcylinder und dem Gestell — Rahmen nebst Achsen und Federn — zu, sowie auch der Vervollkommnung aller Einzeltheile.

Schrey bespricht in einem zweiten Abschnitte die Entwickelung des Lokomotivbaues vom Jahre 1831 bis zur Gegenwart, und zwar vor allem in Amerika, dann in Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Oesterreich und Russland.

Ausser der geschichtlichen Entwickelung bringt Schrey in seinem Artikel auch Tabellen mit den Hauptabmessungen von etwa 100 Lokomotiven der verschiedenen Länder nebst zugehörigen Skizzen, ferner Angaben über Lokomotivfabriken und -Preise, endlich eine Zusammenfassung der neueren Bestrebungen im Lokomotivbau.

Dem allgemeinen Artikel über die Lokomotiven schliessen sich ergänzend jene Artikel an, welche besondere Bauarten der Lokomotive behandeln, so vor allem über die Compound-(Verbund-) Lokomotiven, welche infolge ihres ökonomischen Effekts sowie ihrer Leistungsfähigkeit immer grössere Bedeutung erlangen, dann über Doppellokomotiven, feuerlose Lokomotiven, Gaslokomotiven, Zahnradlokomotiven (im Artikel „Zahnradbahnen"), Zwillingslokomotiven. Einschlägig sind auch die interessanten theoretischen Artikel über „Arbeitswiderstände der Lokomotive" von Professor Frank und über störende Lokomotivbewegungen von Regierungsrath Schrey.

Die auf ungemessene Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit gerichteten Bestrebungen der letzten Jahre, die manche irrthümlicher Weise durch elektrischen Betrieb der Haupteisenbahnen verwirklichen zu können glauben, haben erneut die Aufmerksamkeit auf Beseitigung der störenden Lokomotivbewegungen (zu diesen gehört beispielsweise das Rucken und Zucken, das Schlängeln oder Schlingern, das Gaukeln, Wogen, Wanken, Nicken, Stampfen usw.) gerichtet. Ein Ergebniss dieser Bestrebungen ist die Heilmann'sche Lokomotive, bei der mit der alten Lokomotivdampfmaschinen-Anordnung gebrochen, vielmehr ein besonderer Motor so gelagert ist, dass derselbe nur geringfügige Störungen in der Bewegung erzeugt. Wenn aber auch dieses Ziel erreicht würde, störende Lokomotivbewegungen durch Unebenheiten des Geleises bleiben unbehoben und sind nach Ansicht Schrey's ein Grund mehr für die Undurchführbarkeit der bis zu Fahrgeschwindigkeiten von 200 bis 300 km in der Stunde sich versteigenden Pläne.

Ausser dem meisterhaften Artikel „Lokomotive", welcher diese als Ganzes behandelt, bringt die Encyklopädie besondere Artikel über jeden einzelnen Lokomotivbestandtheil, so vor allem eine bemerkenswerthe Abhandlung über den Dampfkessel, welcher sich auch mit der geschichtlichen Entwickelung der Dampfkessel befasst. Aus vergleichenden Tabellen, welche diese Entwickelung veranschaulichen sollen, ist zu entnehmen, dass die ältesten Lokomotiven eine Heizfläche von 12,8 m² besassen und dass letztere bei den neuesten Lokomotiven bis auf 165 m² und darüber gestiegen ist. Der Dampfdruck ist von 3 Atm. bis auf 15 Atm. erhöht usw. Gleichwohl sind die Grundformen der Lokomotivkessel bis nun ziemlich dieselben geblieben und erst in allerjüngster Zeit sind Entwürfe abweichender Kesselbauarten aufgetaucht. Der Artikel „Dampfkessel" beschreibt unter anderem auch die Konstruktion der feuerlosen Lokomotivkessel, insbesondere jener von Franck Lamm, dann des Kessels der Honigmann'schen Natronlokomotive. Ebenso behandelt der Artikel Dampfkessel die bei den Eisenbahnen für Zwecke der Wasserförderung, des Stations- und Werkstättendienstes, für elektrische Beleuchtung, zum Betrieb von Krähnen, Drehscheiben, Schiebebühnen usw. verwendeten stabilen und halbstabilen Kessel. Der Artikel Dampfkessel findet eine dankenswerthe Ergänzung in den Artikeln „Dampfkesseluntersuchung" und „Dampfkesselexplosionen". Dem letzteren ist zu entnehmen, dass in Oesterreich von 1866 bis 1889 nur 2 Lokomotivkessel explodirten. Von Artikeln, welche einzelne Lokomotivbestandtheile behandeln, verdienen noch erwähnt zu werden, die Artikel Blasrohr, Dampfcylinder, Dampfdom, Dampfkolben, Dampfschieber, Dampfstrahlpumpen, Fahrgeschwindigkeitsmesser, Feuerröhren, Funkenfänger, Kondensatoren, Kreuzkopf, Kuppelstangen, Lokomotivrahmen, Manometer, Rauchverzehrung, Regulatoren, Roste, Speiseröhren, Sicherheitsventile, Steuerungen, Treibstangen, Wasserstandzeiger usw.

In dem Maasse, als der Lokomotivbau sich entwickelte und die Leistungsfähigkeit der Lokomotive zunahm, musste auch der Tender in seiner ursprünglich höchst einfachen Bauform eine vollständige Umgestaltung erfahren. Die ältesten Tender (der Artikel „Tender" von Ingenieur Gölsdorf enthält u. a. Abbildung und Beschreibung der Lokomotive „Rocket") waren kleine vierrädrige Wagen mit hölzernem Untergestell, worauf ein gewöhnliches Fass oder ein einfacher viereckiger Eisen- oder Holzkasten befestigt war. In dem Raum vor dem Fass wurde der Brennstoff gelagert. Zur Verbindung des Wasserkastens mit den Speiseapparaten der Lokomotive verwendete man einfach Leder- oder Hanfschläuche.

Die neuen Tender werden, von Amerika abgesehen, fast ausschliesslich aus Eisen hergestellt. Mit Rücksicht auf die Grösse des Wasserkastens, welchem ein Inhalt von 8 bis 15 m³ gegeben wird, musste das Untergestell weitaus kräftiger als früher gehalten werden. In Amerika werden dieselben nur mit 2 Truckgestellen gebaut. Die heutigen Tender besitzen ein Dienstgewicht von 20 bis 40 t. Die Mitführung dieser grossen Last verursacht auf grossen Neigungen bedeutende

Förderungskosten; um diese zu vermindern, wurden verschiedene interessante Bauarten ausgeführt, durch welche ein Theil des Tendergewichts oder das ganze Tendergewicht als Adhäsionsgewicht nutzbar gemacht werden kann. Bemerkenswerth sind auch die Tender mit besonderer Einrichtung zum Wassernehmen während der Fahrt. Dieselben sind von Wichtigkeit in Fällen, in welchen es sich darum handelt, möglichst grosse Strecken unter Vermeidung von Aufenthalt durchfahren zu können, ohne grosse und schwere Tender mitführen zu müssen. Auf einigen Englischen und Amerikanischen Bahnen sind zu diesem Zwecke an durch Signale bezeichneten Stellen zwischen den Geleisen (etwa 1 km lange) Wasserrinnen angebracht, aus denen das Wasser während der Fahrt vermittelst eines um Scharniere beweglichen senkbaren Schnabels in den Tender gefördert wird; bei einer Geschwindigkeit von etwa 40 km in der Stunde, einer Breite der Schöpföffnung von 20 cm und Eintauchung von nur 5 cm können nach gemachten Versuchen 1000 l Wasser auf 100 m Weglänge in den Tender gehoben werden. Bei der in England üblichen Geschwindigkeit wird mit dieser Einrichtung der Tender in wenigen Minuten gefüllt.

Unter den dem Wagenbau gewidmeten Artikeln sei vor allem der vom Maschinendirektor Schützenhofer verfasste Artikel „Güterwagen“ genannt. Die darin enthaltenen geschichtlichen Ausführungen gestatten einen Ueberblick über die ausserordentliche Entwickelung dieses Zweiges der Eisenbahntechnik. Man vergleiche die kleinen zweiachsigen Güterwagen von einst, welche eine Ladefläche von 7 m² und eine Tragfähigkeit von 4 t besassen und die heutigen vierachsigen Güterwagen Amerikanischer Bahnen mit einer Ladefläche von 25 m² und einer Tragfähigkeit von mehr als 27 t. Einst kannte man keine andere Unterscheidung als jene zwischen offenen und gedeckten Wagen — ja es gab Englische Bahnen, die überhaupt nur offene Wagen besassen —, heute gibt es neben den gewöhnlichen Wagen eine grosse Auswahl von Spezialwagen mit Einrichtungen für die Beförderung bestimmter Güter, so die verschiedenen Kühlwagen, als Bier-, Butter-, Fleisch-, Milchwagen; ferner Borstenvieh-, Erd-, Erz-, Fisch-, Gefäss- (Cisternen-), Geschütz-, Glas-, Holzkohlen-, Koks-, Kohlen-, Langholz-, Leichen-, Pferde-, Schienen-, Spiegelwagen usw. Von den Kühlwagen sind am zahlreichsten die Bierwagen, von denen allein in den Fahrpark der Bayerischen Staatsbahnen mehr als 1000 Stück eingestellt sind. Auch Spezialwagen für den Transport lebender Fische stehen vielfach in Verwendung; sie bestehen im wesentlichen aus grossen, auf den Wagen befestigten Wasserbehältern mit Vorrichtungen zur Erneuerung des Wassers, zur Erhaltung einer gleichmässigen Temperatur und zur Vermeidung grösserer Schwankungen der Wasserfläche; sie finden sich namentlich in Deutschland, Italien, England, Russland, und Amerika in grosser Zahl. Die Schottische Nordbahn besass 1889 200 solcher Wagen, welche für den Verkehr mit Schnellzügen geeignet und mit Westinghousebremse versehen sind; sie verfrachtete in einem Jahre 21000 t Fische.

Von den sonstigen Spezialwagen finden insbesondere die Kesselwagen für Petroleum, Wein, Theer, Spiritus, Kognak, Säuren usw. immer häufigere Verwendung. Die Spezialwagen gehören zumeist nicht den Eisenbahngesellschaften, sondern privaten Wagenleihgesellschaften u. dergl. und werden als „Privatwagen“ in den Fahrpark einer Eisenbahn eingestellt. Dem Artikel „Privatwagen“ ist zu entnehmen, dass auf den Englischen Bahnen auch Wagen für Kohlen, Salz, Steine, Erze, Dünger usw. von Privaten beigestellt werden. 1892 waren auf dem Netze der Great Western Railway allein 40 bis 50000 Privatwagen in Verkehr und dürfte sich die Gesammtzahl solcher Wagen in England auf mehrere hunderttausend Stück belaufen. Die aus der Verwendung so zahlreicher Privatwagen entstehenden Nachtheile für die Oekonomie und Sicherheit des Betriebs sind schon längst erkannt worden und haben auch bereits einige Bahnen, so die Midlandbahn und die North Eastern, die bei ihnen eingestellt gewesenen Privatwagen angekauft.

Ausser den vorbesprochenen Spezialwagen für den Transport von Parteigütern finden sich auch solche, welche internen Zwecken der Eisenbahnen dienen, so die Dienstwagen (Packwagen), Gerüstwagen (zur Untersuchung der Tunnelgewölbe), Hilfswagen, Messwagen mit Vorrichtungen zur Vornahme gewisser Messungen und Kontrole während der Fahrt, endlich Wasserwagen zur Versorgung wasserarmer Bahnstrecken mit Nutz- oder Genusswasser oder als Bremswagen bei Güterzügen in Strecken mit anhaltend starkem Gefälle. Selbstverständlich sind auch alle diese Spezialwagen in besonderen Artikeln behandelt.

Noch müssen schliesslich die Artikel „Gepäckwagen“ und „Postwagen“ mit einigen Worten erwähnt werden. Ersterer Artikel enthält unter anderem Beschreibung und Zeichnung von Deutschen, Oesterreichischen und Französischen Gepäckwagen, dann eines dreiachsigen Gepäckwagens der Orientexpresszüge. Auf Englischen Bahnen befinden sich die Gepäckräume häufig unmittelbar in den betreffenden Personenwagen, namentlich bei Wagen, welche unterwegs abgestellt werden.

Auch die Postwagen, welche in dem gleichnamigen Artikel ausführlich beschrieben sind, bieten in Bauart und Einrichtung manches eigenthümliche. Da die in den Postwagen mitfahrenden Postbeamten während der Fahrt die Sichtung der Briefe und Packete nach Bestimmungsorten vornehmen und die bezüglichen Schreibgeschäfte verrichten müssen, so ist bei diesen Wagen auf besonders ruhigen Gang zu achten. Zu diesem Zwecke ruht beispielsweise bei den Schweizer Postwagen der Wagenkasten nicht unmittelbar auf dem Gestellrahmen, sondern auf Tragstützen (Konsolen) mit Kautschukzwischenlage. Ebenso ist die unter dem Büreauraum befindliche Achse nicht bremsbar, um beim Schreibgeschäft störende Erschütterungen möglichst zu vermeiden.

In Amerika, England und Frankreich werden die Postwagen vielfach mit Vorrichtungen zur Aufnahme und Abgabe von Briefbeuteln in den Stationen während des vollen Laufs der Eisenbahnzüge versehen. (Derartige Vorrichtungen sind in dem Artikel „Briefbeutelfangapparate“ näher beschrieben.)

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist die am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 9,99 km lange Strecke Bogen-Steinburg der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 26,884 km lange Strecke Nieder-Lindewiese-Heinersdorf der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche Ende Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1775 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1927 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1976 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2010 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende XV. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 2098 vom 27. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Vereins und die an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Verwaltungen, betreffend den Entwurf der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes 1896.

Dieselbe fand am 20. d. Mts. unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers, FML. Ritter v. Guttenberg statt. In seiner Ansprache gab er zunächst dem tiefen Schmerze über das Hinscheiden des Erzherzogs Karl Ludwig Ausdruck.

„Die heutige Sitzung", sagte hierauf der Minister, „ist die letzte, welche noch auf Grund der alten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung einberufen wurde, und bemerke ich hierbei, dass auch nach dem im Sinne des § 11 des neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung zu erlassenden neuen Statut für den Staatseisenbahnrath in der Zusammensetzung und in dem Wirkungskreise des Staatseisenbahnrathes wesentliche Aenderungen nicht beabsichtigt sind; nur sollen künftighin auch den einzelnen Staatsbahndirektionen zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für deren Bezirke Beiräthe beigegeben werden, bezüglich welcher gleichfalls die näheren Bestimmungen in dem zu erlassenden neuen Statut geregelt werden sollen."

Zur Tagesordnung übergehend, erstattete zuerst der Referent für allgemeine Angelegenheiten den Bericht.

Zu dem Antrage wegen Errichtung einer Betriebsdirektion in Czernowitz bemerkte der Eisenbahnminister, dass bisher ein Bedürfniss in dieser Richtung nicht bestanden hat. Die Ausdehnung des Bahnnetzes in der Bukowina ist verhältnissmässig eine geringe. Die Errichtung des Eisenbahnministeriums und die Auflösung der Generaldirektion bedingt aber im allgemeinen in unmittelbarer Unterordnung unter das Ministerium die Bildung grösserer, und zwar keineswegs nach den einzelnen Landesgrenzen, sondern in zweckmässiger, dem Dienstinteresse entsprechender Weise nur nach den grossen Verkehrsrouten abgegrenzter Betriebsdirektionen. Trotzdem habe sich die Regierung bereit erklärt, wenn der Ausbau der Bukowinaer Lokalbahnen weiterschreiten sollte, die Errichtung einer Direktion in Czernowitz in Erwägung zu ziehen.

Eine Interpellation wegen der von der Bayerischen Regierung angeblich beabsichtigten Verlegung des Bayerischen Staatseisenbahnamtes von Salzburg nach Freilassing, beantwortete der Eisenbahnminister dahin, dass der Regierung von einer solchen Absicht der Bayerischen Regierung nichts bekannt ist und dass die Verhandlungen bezüglich der Herstellung des zweiten Geleises bis Freilassing und Leitung des Orientexpresszuges über Salzburg im Zuge sind. Eine Reihe von Anträgen, welche sich überwiegend auf lokale Interessen beziehen, wird dem Eisenbahnministerium zur Würdigung überwiesen.

Ueber Fahrordnungs- und Personentarif-Angelegenheiten wird anknüpfend an den Bericht der Regierung über die Einführung der Jahreskarten, Strecken- und Abonnementskarten mitgetheilt, dass die Privatbahnen die Einführung von Abonnementskarten nach dem System der Staatsbahnen zumeist abgelehnt haben.

Zu den Anträgen, welche sich auf die Führung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen beziehen, weist Verkehrsdirektor Hofrath Gerstel darauf hin, dass ein grosser Theil der Staatsbahnen Gebirgsbahnen sind, bei welchen andere Bedingungen für den Betrieb vorherrschen, als bei Bahnen in der Ebene. Die Staatseisenbahnverwaltung habe prinzipiell gegen die Führung der III. Wagenklasse bei Schnellzügen nichts einzuwenden. Nach Maassgabe der Möglichkeit werde die III. Klasse bei den Schnellzügen aufrecht erhalten werden. Eine Reihe anderer Anträge lokalen Charakters wurde nach einigen aufklärenden Bemerkungen des Regierungsvertreters Sektionsraths Kuranda angenommen.

Es wurde ferner eine Resolution angenommen, welche den Wunsch ausspricht, dass auch bei nachträglichen Aenderungen des Fahrplanes dem Staatseisenbahnrathe Gelegenheit geboten werde, sich über dieselben vor ihrer Einführung auszusprechen. Das Eisenbahnministerium wird über einen dahin zielenden Antrag ersucht, die in Aussicht genommene Enquete über die Tarifirung von Hopfen baldigst einzuberufen. Ferner wurde ein Antrag angenommen, dahingehend, dass die mit den Bahnverwaltungen wegen der Beförderung von Fischtransporten eingeleiteten Verhandlungen bald zum Abschluss gebracht werden.

Hiermit war die Tagesordnung erschöpft. Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek, der im Laufe der Berathung den Vorsitz übernommen hatte, schloss die Sitzung nach fünfstündiger Dauer, indem er den Mitgliedern und insbesondere den Referenten im Namen des Eisenbahnministers für ihre Mitwirkung bei Erledigung des umfangreichen Materiales den wärmsten Dank aussprach.

Die im Jahre 1896 sicherzustellenden Lokalbahnen.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hielt über diese Regierungsvorlage (s. Nr. 41 S. 366 d. Ztg.) 2 Sitzungen, in welchen der Eisenbahnminister über die diesfalls vorgebrachten Wünsche und Beschwerden in ausführlicher Weise die Gründe darlegte, aus welchen die Durchführung der bereits gesetzlich sichergestellten Eisenbahnen sich verzögert, und verwies insbesondere auf die Schwierigkeiten, welche der Einbringung der gesetzlich bedungenen Interessentenbeiträge entgegenstehen. Der Minister hielt die statistischen Daten über die auf dem Gebiete des Bahnbaues entfaltete intensive Thätigkeit entgegen. Aus diesen geht hervor, dass seit 1. Januar 1894 im ganzen 516 km Bahnen dem Betriebe übergeben worden sind, und zwar im Jahre 1894 281 km, im Jahre 1895 143 km und in den ersten 5 Monaten des Jahres 1896 92 km. Gegenwärtig befinden sich 291 km in der Bauausführung, von welchen etwa 172 km noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden dürften. Weitere 283 km werden im Laufe dieses Jahres in das Stadium der Bauausführung gelangen, so dass Ende dieses Jahres im ganzen 402 km im Bau befindlich sein werden. Der Minister sprach sich sodann gegen die beantragte Resolution wegen normalspuriger Ausführung der Lokalbahnen Olbersdorf-Hotzenplotz und Bärn-Hof aus und hob insbesondere bezüglich der ersteren Linie hervor, dass die Anwendung der Normalspur vom bauökonomischen und verkehrspolitischen Standpunkte nicht empfehlenswerth erscheine. Hinsichtlich der Lokalbahn Waidhofen-Zlabings bemerkte der Minister, dass die Aufnahme dieser Linie in das diesjährige Programm nicht thunlich war, nachdem die technischen Grundlagen hierfür noch nicht genügend klargestellt sind. Bezüglich der angestrebten Verbindung Stein-Heilenstein erklärte der Minister, dass diese Linie, deren Herstellung einen sehr bedeutenden Kostenaufwand erfordern würde, nur einen sehr unbedeutenden Verkehr zu bedienen hätte und demnach eine geringe Rentabilität aufweisen würde. Der Minister könne demnach eine baldige Realisirung dieser Linie nicht in Aussicht stellen. Auf die Vintschgaubahn übergehend, erklärte der Minister, dass deren Zustandekommen nur von der Bewilligung entsprechender Beiträge seitens des Tiroler Landtages und der Interessenten abhängig sei und gab der Hoffnung Ausdruck, dass die genannte Körperschaft in dieser Hinsicht ein entsprechendes Entgegenkommen zeigen werde. Den geäusserten Bedenken, dass durch die Vintschgaubahn die Interessen der Stadt Triest nachtheilig berührt würden, hielt der Minister entgegen, dass diese Bahn zunächst nur bis Mals ausgebaut werden soll und die zweite Verbindung mit Triest jedenfalls früher zur Realisirung gelangen wird, als die Strecke Mals-Landeck. Was den Wunsch wegen Aufstellung eines Programmes für die Ausgestaltung des Lokalbahngesetzes betrifft, bemerkt der Minister, dass die Regierung allerdings nach einem solchen Programm vorgeht; es seien jedoch die Schwierigkeiten, welche der Veröffentlichung dieses Programms entgegenstehen, nicht zu übersehen. Erwünscht wäre es, wenn rücksichtlich der Durchführung dieses Programmes zwischen den Ländern und der Regierung eine Uebereinkunft zustande käme. Der Minister empfiehlt sodann die Annahme der Vorlage. Sodann wird das Eingehen in die Spezialdebatte einstimmig beschlossen und das Gesetz mit einigen Abänderungen angenommen.

Zugleich wurden die vorgeschlagenen Resolutionen, und zwar betreffend die Abfertigung der Züge ab Iglau, bezw. der Lokalbahn Wolfram-Triesch-Teltsch und Subventionirung der Lokalbahn Waidhofen-Zlabings, endlich die Vorstudien für den Ausbau einer Verbindungslinie zwischen der Cilli-Wöllaner und Laibach-Steiner Bahn ehestens zu veranlassen, einstimmig angenommen.

Eisenbahn Karlsbad-Marienbad.

In Nr. 35 S. 321 d. Ztg. wurde berichtet, dass die direkte Bahnlinie Karlsbad-Marienbad nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, als Lokalbahn, sondern als Hauptbahn ersten Ranges gebaut werden soll. Als Grund für diesen veränderten Bauplan wurde angegeben, dass gegenwärtig ein Antrag für den Bayerischen Landtag vorbereitet werde, welcher die Schaffung einer direkten Bahnlinie zwischen München und Dresden in sich schliesse. Aus München wird uns in Veranlassung dieser

Notiz von zuverlässiger Seite mitgetheilt, dass dieselbe vollkommen unbegründet ist. Es werde nicht nur nichts in dieser Richtung für den Bayerischen Landtag vorbereitet, die Bayerische Bahnverwaltung habe vor Erscheinen jener Zeitungsnotiz nicht einmal etwas von dem angeblichen Plane gewusst und sei hieran in keiner Weise betheiligt. In Karlsbad und Marienbad möge wohl der Wunsch, in eine neue Weltbahn einbezogen zu werden, bestehen, die Bayerische Regierung werde aber voraussichtlich solchen Bestrebungen sehr kühl gegenüberstehen und dass sie sich bereits irgendwie engagirt hätte, sei durchaus unwahr.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Ungünstige aber glücklicherweise sich nicht bewahrheitende Nachrichten über den Saatenstand und die Verlegenheit einer Sparkasse in Ungarn beeinflussten die ohnehin wegen der nahen Feiertage vorherrschende flaue Stimmung des Markts. Die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3385), Staatsbahn (341,25), Nordwestbahn (264), Elbethalbahn (274), Südbahn (90,25), Aussig-Teplitzer Bahn (1676), Buschtěhrader Bahn Littera A (1500), Böhmischen Nordbahn (273), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (214), Lemberg-Czernowitzer Bahn (287,75), Ungarisch Galizischen Bahn (306,75), Augsburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (222,50) und Leoben-Vordernberger Bahn (690) bewegten sich nach abwärts, während die Aktien der Buschtěhrader Bahn Littera B (543) zur vorwöchentlichen Notiz schliessen und die der Kaschau-Oderberger Bahn (192,25) sich etwas erholten. Einiger Begehr trat endlich in 5 % Südbahnprioritäten (129) ein, weil man über deren Umwandelung Auskünfte in der bevorstehenden Generalversammlung erwartet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen

Franzburger Kreisbahnen. Die Station Buschenhagen der Franzburger Kreisbahnen, zwischen den Stationen Lassentin und Bartelshagen gelegen, ist für den unbeschränkten Verkehr eröffnet.

Stettin, den 21. Mai 1896. (1030)
Betriebsabtheilung Stettin
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Stationen Caternberg und Zollverein. Vom 1. Juli d. J. ab erhalten die an der Strecke Essen B. M.-Bismarck i/W. gelegene Station Caternberg die Benennung „Caternberg Nord" und der an der Strecke Oberhausen-Wanne gelegene Personenhaltepunkt Zollverein den Namen „Caternberg".

Essen, den 20. Mai 1896. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 12. Mai d. J. wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass am 1. Juli d. J. der Bahnhof Gera-Pforten für den Güterverkehr die Benennung

„Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn"

erhält. Für den Personenverkehr wird diese Benennung erst am 1. Oktober d. J. durchgeführt werden.

Dresden, am 21. Mai 1896. (1032)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Züge 184 und 187 in Eppichnellen nur Sonn- und Festtags halten.

Zug 191 wird von diesem Tage ab verkehren, ab Eisenach 3.40 Nachmittags, Eppichnellen 4.08 bis 4.10, an Marksuhl 4.21.

Auch fährt von diesem Tage ab ein neuer Zug ab Marksuhl 8.05 Nachmittags, Eppichnellen 8.13 bis 8.15, an Eisenach 8.30.

Erfurt, im Mai 1896. (1033)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Durch einen heute morgen niedergegangenen Wolkenbruch ist der Eisenbahndamm zwischen den Stationen Gr.-Wilkau und Nimptsch der Strecke Strehlen - Gnadenfrei auf eine Länge von 100 m fortgerissen und daher der Betrieb zwischen beiden Stationen eingestellt.

Verkehr der Reisenden und des Gepäcks wird durch Umsteigen bezw. Umladen an der Unfallstelle bewirkt. Der Zeitpunkt für die volle Wiederherstellung der Strecke ist z. Zt. noch unbestimmt.

Breslau, den 25. Mai 1896. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird die an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Mügeln-Nerchau-Trebsen gelegene Haltestelle Altmügeln für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung im Binnen- und Uebergangsverkehr der Schmalspurbahn erfolgt auf Grund der im Tarife für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Döbeln-(Grossbauchlitz) Mügeln-Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen usw., vom 1. Januar 1896 bereits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen.

Neben der Fracht kommt noch eine Agenturgebühr nach den für die übrigen Agenturstellen üblichen Gebührensätzen zur Erhebung.

Dresden, am 18. Mai 1896. (1035)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der diesseitigen Neubaustrecke Schiessplatz-Jüterbog für den Viehverkehr eröffnet. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 26. Mai 1896. (1036)
Direktion der Militär-Eisenbahn.

Für die Beförderung von Cement und Cementwaaren, wie in der Allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, von Diesdorf (Station der Reichsbahn) und Malstatt (Station der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken) nach Basel (Reichsbahn) treten am 1. Juni d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche lediglich für solche Sendungen Anwendung finden, die in Basel zur Einfuhr in das Ausland verzollt werden. Diese Ausnahmefrachtsätze betragen für

Diesdorf-Basel (Reichsbahn) 0,69 ℳ
Malstatt- „ „ 0,59 „
für 100 kg

bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht.

Strassburg, den 16. Mai 1896. (1037)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Aenderung der Frachtsätze für Schwefelsäure im Verkehre mit Wien. (Ausnahmetarif Nr. 42 Theil II, Heft 1 vom 1/1. 1896.) Vom 1. Juni 1896 gelangen für obengenannte Artikel bei 10 000 kg Ladungen folgende ermässigte Frachtsätze zur Anwendung:

	Morgenroth	Rosdzin
	für 100 kg	
Wien - Floridsdorf K. F. N. B.	143 ₰	139 ₰
Kursdifferenz	2 „	2 „
Wien Donauuferbahnhof	145 „	141 „
Kursdifferenz	2 „	2 „

Die Kursdifferenz bleibt bis auf weiteres unberücksichtigt.

Breslau, den 18. Mai 1896. (1038)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Die Bestimmung in lfd. Nr. 14 des Nachtrags I betr. Frachtberechnung für Sendungen von und nach Braila-Dock und Galatz-Dock wird mit sofortiger Gültigkeit geändert. Der neue Wortlaut dieser Bestimmung ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Mai 1896. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. Mai 1896 werden in den Tarifen für den Ostdeutschen (I/II) und Berlin-Nordostdeutschen (I/III) Güterverkehr die Ausnahmefrachtsätze für Flachs und Hanf von den Stationen:

Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Guttstadt, Insterburg, Königsberg i/Pr. Ostbhf., Mehlsack, Memel, Mohrungen, Mühlhausen i/Ostpr., Pr. Holland, Tilsit und Wormditt

nach verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Posen, Kattowitz, Berlin und Stettin fast durchweg ermässigt. Die in einzelnen Fällen eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1896 ab. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 19. Mai 1896. (1040)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif V und Wechsel-Gütertarife der Gruppe V mit den übrigen Preussischen Staatsbahngruppen, Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif, Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Gütertarif, Niederdeutscher Verbands-Gütertarif, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif, Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Preussischer Staatsbahn-Vieh- etc. Ta-

rif, Reichsbahn - Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Apolda und Stadtsulza gelegene Haltestelle Niedertrebra für den Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet und in die vorgenannten Güter- und Vieh- etc. Tarife einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Im Thüringisch - Hessisch - Sächsischen Verbandsverkehre findet auch bis auf weiteres eine direkte Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren nicht statt.

Ueber die Höhe der zur Anwendung gelangenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 20. Mai 1896. (1041J)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag 25 zum Gütertarife vom 1. November 1891 bezw. 1. August 1893 in Kraft. Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für den Ortsverkehr der Stationen an der Strecke Bremen-Bremerhaven und derjenigen an der Strecke Hude-Nordenham mit den über Bremen hinausgelegenen Stationen.

Von den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen ist der Nachtrag zu beziehen.

Hannover, den 23. Mai 1896. (1042)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. kommen für den Güterverkehr zwischen Mannheim und Mannheim - Neckarvorstadt einerseits und Machendorf andererseits (Tarifheft Nr. 1 und 3) direkte Frachtsätze zur Einführung.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung beträgt 700 km.

Dresden, den 12. Mai 1896. (1043)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. wird die Station Troisdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit den Frachtsätzen der Gruppe Eitorf-Hennef (Sieg) in den Verband aufgenommen.

Altona, den 22. Mai 1896. (1044)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten die nachstehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b (Holz) in Kraft:

Zwischen Politz-Sandau (B. N. B.) und	Für 100 kg ₰
Colditz	A 57
Rochsburg	A 60.

Dresden, am 27. Mai 1896. (1045)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni 1896 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Mai 1895 Nachtrag III zur Einführung.

München, im Mai 1896. (1046)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. ab kommt der Ausnahmetarif Nr. 5 (für Düngemittel) auch im Verkehre zwischen der Station Deutsch-Oth und den sämmtlichen in den direkten Verkehr einbezogenen Bayerischen Stationen zur Anwendung.

Im Verkehre mit Lindau, Oberreitnau und Schlachters sind hierbei der Frachtberechnung die nachstehenden Entfernungen zu Grunde zu legen:

Deutsch-Oth-Lindau . . .	552 km
„ „ -Oberreitnau .	544 „
„ „ -Schlachters .	539 „

München, im Mai 1896. (1047)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 18. März l. J. angekündigte Neuausgabe des Norddeutsch-Schweizerischen Kohlentarifes (Theil II, Heft 2 der Verbands-Gütertarife) tritt am 1. Juni 1896 in Geltung. Die in derselben Bekanntmachung angekündigten Maassnahmen, als Aufhebung und Erhöhung gewisser Frachtsätze und Uebertragung einzelner Frachtsätze in Theil II, Heft 5, erste Abth., der Verbandstarife, werden am gleichen Tage wirksam. Der Verkaufspreis der Neuausgabe beträgt: erste Abtheilung (Verkehr mit der Ostschweiz) 50 ₰, zweite Abtheilung (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz und der Gotthardbahn) 60 ₰.

Karlsruhe, den 24. Mai 1896. (1048)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Zum Gütertarif für den Sächsisch - Oesterreichischen Grenzverkehr vom 1. November 1894 tritt am 1. Juni 1896 der Nachtrag I in Kraft, der durch die betheiligten Stationen bezogen werden kann. Er enthält im wesentlichen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hirschfelde und Ostritz.

Dresden, am 23. Mai 1896. (1049)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin - Stettin - Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die durch Nachtrag I zu vorbezeichnetem Tarife für die Station Freienwalde a. O. eingeführten ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen mit sofortiger Gültigkeit auch für die Haltestelle Ziegelei des Direktionsbezirks Stettin Anwendung.

Kattowitz, den 21. Mai 1896. (1050)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel, Hannover (einschl. der Kiel-Eckernförde-Flensburger, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Farge - Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn), der Eutin-Lübecker und Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Mecklenburgischen und Oldenburgischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (einschl. der Hessischen Nebenbahnen), der Pfälzischen, Main-Neckar- und der Badischen Staatseisenbahnen (einschl. der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn), ferner der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (einschl. der Wilhelm-Luxemburgbahn) und endlich der Württembergischen Staatseisenbahnen (einschl. Württembergischen Nebenbahnen) andererseits tritt mit dem 1. Juni 1896 ein neuer Tarif (Theil II, Heft 1, 2 und 3) in Kraft, welcher zahlreiche Ermässigungen und Ergänzungen der direkten Abfertigung und ausser den zum 1. Juni d. J. bereits bekannt gemachten Erhöhungen für die Stationen der Strecken Bremen-Bremerhaven und Bremen-Nordenham in Einzelfällen auf Richtigstellung beruhende Erhöhungen enthält.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der obengenannten nördlichen Bahnen und der obengenannten südlichen Bahnen des bisherigen Westdeutschen Verbandes (Heft 1 vom 1. September 1890, Heft 3 vom 1. April 1891), des Mitteldeutschen Verbandes (Heft 1, 2 a, 2 b und 3 vom 1. Jan. 1893, Heft 6 vom 1. August 1891), des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandes (Heft A. III vom 1. April 1890, B. III und C. III vom 1. Oktober 1893, D. III und E. III vom 1. April 1890, F. III vom 1. Juli 1891, G. vom 1. April 1893, des Frankfurt-Main-Neckartarifes vom 18. August 1888, des Frankfurt-Hessischen Wechseltarifes vom 1. September 1892 und des Reichsbahn-Staatsbahntarifes vom 1. Oktober 1890.

Ferner gelangen für die in den neuen Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutschen Tarif übergehenden Stationsverbindungen ohne Ersatz zur Aufhebung die Ausnahmetarife: Nr. 8 des Westdeutschen Verbandes für Petroleum und Naphtha ab Peine und Sebaldsbrück, des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandes — Nr. 3 Eisenbahnschienen, Nr. 7 Eisenerze, Nr. 8 metallurgische Erzeugnisse bezüglich der Schweizer Uebergangsstationen, Nr. 12 Stab-, Façoneisen und Draht, Nr. 26 rohe Kalisalze, Nr. 27 Düngekalk, weiter für rohe Kalisalze und Düngekalk — Nr. 4 a und 4 b im Mitteldeutschen Verbande, Nr. 9 A und 9 B im Reichsbahn-Staatsbahnverkehre, Nr. 4 a und 7 a im Frankfurt-Hessischen Wechselverkehre, Nr. 9 und 10 im Frankfurt-Main-Neckarverkehre.

Die vorkommenden Frachterhöhungen ausser denen für die Stationen der Strecken Bremen-Bremerhaven und Bremen-Nordenham treten erst vom 15. Juli d. J. ab in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der neue Tarif kann in den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Mai 1896. (1051)

Königliche Eisenbahndirektion.

Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 16., 17. und 18. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofs statt und wird von der Direktion des Vieh- und Schlachthofes geleitet.

Für die Beförderung der Wollsendungen nach und von der Station Central-Viehhof wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Central-Viehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von letzteren aufgegeben sein.

Berlin, den 22. Mai 1896. (1052)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Braunkohlenverkehr. Vom 15. Juli d. J. ab werden die Frachten des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets

in Sendungen von mindestens 45 t von der Station Westerburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach Stationen der Niederländischen Staatsbahngesellschaft und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Oktober 1894 aufgehoben.

Köln, den 23. Mai 1896. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Vom 1. Juni d. J. ab müssen die Frachtbriefe zu Sendungen nach Bukarest die genaue Bezeichnung des Abgabebahnhofes: „Nordbahnhof" oder „Filaret" enthalten.

Frachtbriefe ohne nähere Bezeichnung werden als unvollständig zurückgewiesen.

Die Bestimmung im Anhang des Heftes 1 Abschnitt I, 1. Absatz (Seite 522) ist zu streichen.

Breslau, den 21. Mai 1896. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband Theil II Heft 1. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Quebrachoholz bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief bezw. bei Zahlung der Fracht hierfür folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

Breslau O. S.-Liptó-Szt. Miklós 192 ₰
Cosel Oderhafen-Liptó-Szt. Miklós . . . . 139 „

Für die übrigen Breslauer Bahnhöfe und Umschlagsplätze gelten die auf Seite 32 des obigen Tarifs aufgeführten Anstosstaxen des Spezialtarifs I.

Breslau, den 20. Mai 1896. (1055)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. treten die nachbezeichneten Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag 3 zum Gruppentarif IV für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster,
b) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Verkehr,
c) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen Verkehr,
d) Nachtrag 6 zum Gütertarif für den Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen Verkehr,
e) Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Nordwestdeutsch-Hessischen Verkehr,
f) Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen Verkehr,
g) Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer Verkehr,
h) Nachtrag 3 zum Gütertarif für den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr.

Die Tarifnachträge unter a bis f enthalten unter anderen Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altenwalde, Bederkesa, Cappel-Midlum, Debstedt, Dorum, Drangstedt, Imsum, Langen, Lehe, Spieka und Wremen des Direktionsbezirks Hannover, Bantin, Weddingstedt und Zarrentin des Direktionsbezirks Altona, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen, erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Bremen-Bremerhaven und der Farge-Vegesacker Bahn, einen neuen Seehafen-Ausnahmetarif für überseeisch aus- und eingehende Güter im Verkehre mit Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Vegesack (Grohn).

Die Tarifnachträge unter f, g und h enthalten u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Etzhorn, Grossenmeer, Loy, Neuenberg i. Old., Ohmstede, Ovelgönne, Schweinebrück und Strückhausen der Oldenburgischen Staatsbahn, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen, erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Hude-Nordenham, einen neuen Seehafen-Ausnahmetarif für überseeisch aus- und eingehende Güter im Verkehr mit Brake, Elsfleth und Nordenham.

Ausserdem enthält der Nachtrag unter a neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von der Station Norden und für Reis und Reisabfälle von Osterholz-Scharmbeck nach Bremen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. enthalten die Nachträge unter b und h noch erhöhte Frachtsätze für Zündholzschachteln (Satzschachteln) von Ebersdorf und Habelschwert nach den Deutschen Nordseehäfen, für Flachs und Hanf von Ost- und Westpreussischen Stationen, der Nachtrag unter c erhöhte Frachtsätze für die Station Bärwalde N.-M. und der Nachtrag unter b erhöhte Frachtsätze für Eisenerz zum Hochofenbetrieb im Verkehr mit der Station Tworog.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Mai 1896. (1056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Juni d. J. ab gelangen zwischen der Station Kray Süd des Direktionsbezirks Essen und den Stationen Frankfurt a/M. (H. L. B. und Ostbahnhof), Hanau (Ost- und Westbahnhof) und Höchst a/M. der Hessischen Ludwigsbahn direkte Frachtsätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft geben die Abfertigungsstellen.

Köln, den 26. Mai 1896. (1057)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. sind die Stationen Speyer Hafen und Worms Hafen, erstere für die Beförderung von Getreide und rohe Baumwolle und letztere für die Beförderung von Getreide in die Transittarife für Güter, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen a/Rhein bezw. nach den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen und von da nach Basel Bad. Bahn transit usw. weiter befördert werden, aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen zu Worms Hafen, Speyer Hafen, Ludwigshafen a/Rhein, Mannheim und Basel.

Karlsruhe, den 26. Mai 1896. (1058)
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Juni 1896 tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Stationen Düsedau und Wahrstedt-Velpke (Direktionsbezirk Magdeburg), Zepernick (Direktionsbezirk Berlin) und Willenhagen (Direktionsbezirk Stettin), Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets von der Station Burgkemnitz (Direktionsbezirk Halle) sowie für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach dem Küstengebiete und für Schiffsbaueisen von den Stationen Immelborn, Liebenstein-Schweina, Salzungen und Sonneberg (Thür.) (Direktionsbezirk Erfurt).

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 27. Mai 1896. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni 1896 treten für die schmalspurigen Eisenbahnlinien

1. Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus,
2. Herrnhut-Bernstadt und
3. Hetzdorf-Eppendorf

neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren in Kraft. Abdrücke hiervon können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss deren Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Die Tarifsätze für die Beförderung von Gütern usw. sind gegen bisher nicht geändert.

Dresden, am 27. Mai 1896. (1060)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 4. April und 10. Mai d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass unter den gleichen Bedingungen am 1. Juni d. J. auch von den übrigen Kohlenversandstationen direkte Frachtsätze nach der Station Stadlau der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft treten. Dieselben sind um 10,8 Heller für 100 kg höher als die bestehenden Frachtsätze für die Station Floridsdorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kattowitz, den 23. Mai 1896. (1061)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Ohmstede, Etzhorn, Loy, Grossenmeer, Strückhausen und Ovelgönne der Strecke Oldenburg-Brake in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg zum Ortsverbrauche von Rheinisch-Westfälischen Stationen (Tarif vom 1. Juli 1890) einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. Mai 1896. (1062)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Vom 1. Juni 1896 wird im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband Theil II, Heft 3 die Station Antonischacht K. K. St. B. in den Ausnahmetarif 3 A und 3 B Schlacken etc. aufgenommen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt für diese Station 63 ₰ mit einer Kursdifferenz von 1 ₰, welche bis auf weiteres nicht zur Anwendung kommt.

Breslau, den 28. Mai 1896. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 1./13. Juli 1896 werden die auf Seite 12 und 13 des Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarifs 8 für Flachs etc. (ehemaliger Spezialtarif 2 des Moskau-Königsberger Verbandes) abgedruckten Frachtsätze im Verkehr von Rjäsan-Oka der Rjäsan-Uralsker Bahn nach Königsberg und Pillau aufgehoben.

Direktion. (H&V 1064)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Tarifes und

Kilometerzeigers für die Lokalbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf). Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) in Wirksamkeit, welcher in dem im Verordnungsblatte vom 21. April 1896, Nr. 44 auf Seite 835 verlautbarten Nachtrag IV zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1896 aufgenommen erscheint.

Wien, am 20. Mai 1896. (1065)

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Zollabfertigung von Sendungen nach Bucuresti. Im Tariftheil II, Heft 1 für den vorbezeichneten Verband vom 1. Juni 1895 sind auf Seite 372 unter I die „Bestimmungen betreffs der Zollabfertigung von Sendungen für Bucuresti zu streichen und treten an deren Stelle die nachstehenden Bestimmungen:

Für Gütersendungen nach Bucuresti ist in den Frachtbriefen als Bestimmungsstation entweder „Bucuresti-gara de nord“ oder „Bucuresti-Filaret“ anzugeben.

Frachtbriefe mit der einfachen Bestimmung „Bucuresti“ ohne Bezeichnung des Bahnhofes werden als unvollständig zurückgewiesen.

Die zollamtliche Behandlung der Güter, welche in Bucuresti ankommen, ohne bereits an der Grenze verzollt worden zu sein, wird am Bahnhofe Bucuresti-Filaret, woselbst sich das Zollamt befindet, vorgenommen.

Wien, am 21. Mai 1896. (1066)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest - Fiume - Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung ermässigter Kartirungssätze für Alkohol. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 bis auf Widerruf längstens aber bis Ende Dezember 1896 treten für Alkohol (Spiritus, Weingeist) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 17 des Verbands-Gütertarifs Theil II vom 1. Januar 1896 folgende Frachtsätze im Verkehre nach Triest und Fiume im Kartirungswege in Kraft:

von	Pfennig für 100 kg
Berlin (Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.)	365
Breslau (B. F. und O. S. Bhf.)	277
Cosel-Kandrzin	249
Frankfurt a. d. O.	343
Lissa i. P.	308
Münsterberg	259
Posen	331
Stettin	386
Swinemünde	417
Tempelhof Rangirbhf.	364

Wien, am 26. Mai 1896. (1067)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Osterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1896 tritt der Nachtrag V zum Tarife Theil II, Heft 3 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung verschiedener Oesterreichischer und Deutscher Stationen in diverse Ausnahmetarife, bezw. auch in den Klassenguttarif, sowie Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 0,10 ℳ oder 6 kr. Oe. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1896. (1068)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Namens der betheiligten Verwaltungen bringen wir zur Kenntniss, dass mit Geltung vom 1. Juni d. J. der III. Nachtrag zum Tarif für den Rheinisch - Schweizerischen Personenverkehr ausgegeben worden ist.

Mainz, den 19. Mai 1896. (1069)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni d. J. erscheint für den Französisch-Belgisch - Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen etc. Personenverkehr über Aschaffenburg, Heft E, ein neuer Tarif. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Mainz, den 22. Mai 1896. (1070)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Vom 15. Juni d. J. ab wird die zwischen Osnabrück und Lotte der Bahnstrecke Osnabrück - Rheine belegene Haltestelle Osnabrück-Hasethor für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden und mit demselben Zeitpunkte die Station Osnabrück die Bezeichnung „Osnabrück Hauptbahnhof“ erhalten.

Münster, den 22. Mai 1896. (1071)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. Juni d. J. wird der auf der Strecke Osterode i/Ostpr. - Hohenstein i/Ostpr. zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde gelegene Personen-Haltepunkt Steffenswalde, welcher bisher nur dem beschränkten Personen- und Gepäckverkehr diente, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Nach Maassgabe des Verkehrsbedürfnisses wird vorerst direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen Steffenswalde einerseits und den Stationen Berlin, Bromberg, Elbing, Danzig lege Thor, Dirschau, Graudenz, Marienburg, Soldau, sowie den Stationen der Strecken Allenstein - Soldau, Osterode i/Ostpr. - Elbing, Allenstein-Güldenboden, Allenstein-Königsberg i/Pr., Maldeuten - Marienburg, Allenstein-Rudczanny, sowie der Strecke Insterburg - Osterode i/Ostpr - Thorn Hauptbahnhof andererseits eintreten.

Die Kilometer für den Verkehr von und nach Steffenswalde sind im Nachtrag 1 zum Gütertarif Gruppe I vom 1. August 1895 enthalten.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der oben bezeichneten Stationen zu erfahren. (1072)

Königsberg i/Pr., den 20. Mai 1896.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten
Königlichen Eisenbahndirektionen.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1895 zu zahlende Dividende auf 37,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 75 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1 200 ℳ festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 28. Mai 1896.

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1895 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 29. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 30. Mai bis 27. Juni kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 28. Mai 1896. (1073)

Die Direktion.

8. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Wiederherstellung von 10 Wagenradsätzen mit neuen Achsen und Radreifen vergeben werden. Angebote sind bis zum 6. k. Mts. bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 40 ₰ zu beziehen sind.

Giessen, den 26. Mai 1896. (1074)

Der Grossh. Maschinenmeister.

Die Lieferung des Bedarfs an unbedruckten Fahrkarten, welcher jährlich etwa siebenzehn bis achtzehn Millionen, und zwar an einfarbigen Karten etwa fünfzehn Millionen und an mehrfarbigen Karten etwa drei Millionen beträgt, soll auf unbestimmte Zeit verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermin, den 29. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Fahrkartenpappen“ an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage. Die allgemeinen Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar 1896 erste Beilage bekannt gemacht. Die Vertragsbedingungen können auf portofreien Antrag von der Fahrkartenverwaltung hierselbst, Friedrich - Wilhelmstrasse 10 kostenfrei bezogen werden. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 23. Mai 1896. (1075)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 43. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen: 1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M. 2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen: Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden. Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf. Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Juni 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Das neue Bayerische Lokalbahngesetz.
Deutsche Eisenbahn - Tarifkommission.
Aus dem Preuss. Herrenhause.
Aus dem Herzogthum Braunschweig.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse bezw. Schliessung v. Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Vorarbeiten.
Güternebenstellen.
Preussische Staatseisenbahnen: Prämiirung nützlicher Erfindungen.
Sächsische Staatseisenbahnen.
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
Hessische Ludwigsbahn.
Pfälzische Eisenbahnen.
Zittau-Reichenberger Eisenbahn.
Hansdorf-Priebus.
Müggelseebahn.
Zur Erleichterung des Besuchs d. Berliner Gewerbeausstellung.
Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.
Berliner Strassenbahnen.
Allgem. Elektrizitätsgesellschaft.
Aus Russland: Gesammteinnahmen der Russ. Eisenbahnen in 1895.
Personalnachrichten: Preussen. Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.
7. Eisenbahn-Effektenverkehr.
8. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 42.)

Besonders lebhaftes Interesse erweckt die grosse Abhandlung Schützenhofer's über „Personenwagen". Es ist heute kaum zu fassen, wenn man liest, dass die Reisenden lange Zeit hindurch in unbedeckten Wagen stehend befördert wurden. Auf der Scarborough and Whitbybahn wurde es für ein ausreichendes Maass von Bequemlichkeit gehalten, die Reisenden, welche zum geringsten Satze fuhren, in einer Art Kiepe, die hinter dem Wagen aufgehängt wurde, zu befördern. Auf besondere Veranlassung des Parlaments wurden später nothdürftig ausgestattete bedeckte Wagen III. Klasse eingeführt. Diese Wagen besassen meist noch keine Fenster und waren nur mit Vorhängen an den Seiten versehen. Auch in Frankreich waren die ältesten Personenwagen III. Klasse ganz offen; die Abschaffung derartiger Wagen wurde erst 1848 durch die provisorische Regierung verfügt. Nicht viel besser waren die alten vierachsigen Wagen der Amerikanischen Bahnen, mit nur einer Abtheilung. Den in der Encyklopädie abgebildeten Wagen der Baltimore-Ohiobahn aus dem Jahre 1840, mit den wenigen hoch oben angebrachten engen Fenstern würde man eher für einen Viehwagen als für einen Personenwagen ansehen. Auf den Deutschen Bahnen wurde der Ausstattung der Wagen schon von Anbeginn mehr Sorgfalt zugewendet als in England. Die Wagen III. Klasse wurden bald allgemein mit Fenstern versehen, die Wagen II. Klasse erhielten sogar gute Polsterungen und die I. Klasse gar bequeme Sitze nach Art von Lehnstühlen. Die alten engen und niedrigen Kupeewagen wurden nach und nach durch neue Wagen verdrängt, die mehr Raum, Licht und Bequemlichkeit boten. Im allgemeinen hielt man auf dem Kontinente an dem Englischen Kupeesystem fest. Wagen Amerikanischer Bauart kamen nur vereinzelt und zwar verkleinert und mit Scheidewänden bezw. getrennten Abtheilen im Lokalverkehr zur Anwendung. Im Jahre 1870 machte Heusinger von Waldegg den Vorschlag zu einer zweckmässigen Vereinigung des Amerikanischen und des Kupeesystems, durch Anbringung eines durchlaufenden Seitenganges und Abschluss der Kupees gegen letzteren. In den Jahren 1873 bis 1874 tauchten die ersten Wagen nach diesem System auf. Heute hat dasselbe — namentlich bei durchgehenden Zügen — bereits grosse Verbreitung gefunden und zwar auch in Ländern, welche sich, wie z. B. Deutschland und Frankreich, lange Zeit hindurch dieser Bauart nicht geneigt zeigten.

Mit der Entwickelung der Bauformen im allgemeinen erfolgte gleichzeitig eine fortschreitende Ausbildung der baulichen Einzelheiten und der inneren Einrichtung zur Erhöhung der Sicherheit, Annehmlichkeit und Bequemlichkeit der Fahrt. Rücksicht auf erhöhte Sicherheit führte zur ausgebreiteten Anwendung des Eisens, namentlich für das Untergestell, zur Einführung durchgehender Bremsen, von Sicherheitskuppelungen, Interkommunikationssignalen usw. Die Herbeiführung eines möglichst sanften und geräuschlosen Ganges bezweckten die Anwendung grosser Radstände, gute Abfederung, vor allem aber eine leichte zwanglose Beweglichkeit der Radachsen, wie sie durch Drehgestelle erreicht wird, elastischer Stoss-

und Zugvorrichtungen usw. (Ueber alle diese Einzeltheile finden sich ausführliche Artikel.) Der erhöhten Bequemlichkeit dienen eine den heutigen Anforderungen entsprechende, in besonderen Artikeln behandelte Beheizung, Beleuchtung und Lüftung der Wagen, die Herstellung bequemer Sitze und die Freilassung eines genügenden Luftraums, Anbringung von Abort- und Toiletteräumen, Schlafsitzen usw. Wenn schon die gewöhnlichen Personenwagen der höheren Klassen allen billigen Anforderungen an Komfort und Bequemlichkeit Rechnung tragen, so gilt dies in noch erhöhtem Maasse von den Spezialwagen, als Hof-, Salon-, Speise-, Schlafwagen usw. Man denke nur an die Schlaf- und Speisewagen, welche von der Internationalen Schlafwagengesellschaft in ihre Luxuszüge (Orient-Express, Ostende-Express, Süd-Express usw.) eingestellt werden. Diese Schlafwagen bieten eine wahrhaft glänzende Ausstattung. Prächtige Ledertapeten bedecken die Wände, schwere Teppiche den Boden. Jedes Kupee enthält einen Waschraum, zwischen je zwei Kupees ist ein Kloset angebracht. Die Verschalung der Kasten dieser Schlaf- und Speisewagen ist aus Mahagoniholz hergestellt.

Noch reicher in der Ausstattung sind die im Artikel „Schlafwagen“ beschriebenen, von Pullman gebauten Schlafwagen, so beispielsweise die Wagen „Ferdinand“ und „Amerika“, welche 1893 auf der Ausstellung in Chicago zu sehen waren.

Ganz besonders prächtig ausgestattet und eingerichtet sind Wagen, welche für den ständigen Gebrauch bestimmter Persönlichkeiten dienen, so insbesondere Wagen der Hofzüge. In dem Artikel „Hofzüge“ findet sich eine ausführliche Beschreibung der Hofzüge der Kaiser von Deutschland, Oesterreich und Russland. Salonwagen für den Gebrauch von Eisenbahndirektoren sind in dem Artikel „Direktionswagen“ beschrieben, aus welchem hervorgeht, dass beim Bau solcher Wagen besonders in Russland und Amerika grosser Luxus entfaltet wird. Bei Amerikanischen Bahnen des Westens und Nordwestens sind derartige Palastwagen, welche 30000 D. und mehr gekostet haben, nicht ungewöhnlich.

Die hygienischen Anforderungen, welche beim Bau der Personenwagen zu berücksichtigen sind, sind in dem Artikel „Eisenbahnhygiene“ ausführlich besprochen. Hieraus ist zu entnehmen, dass der den Reisenden durchschnittlich zur Verfügung stehende Luftraum vom hygienischen Standpunkt ein ganz ausreichender ist (bei voller Besetzung im Kupeewagen I. Klasse 1,9 cbm, II. Klasse 1,28 cbm, III. Klasse 0,84 cbm). Interesse verdienen die im Artikel „Eisenbahnhygiene“ angeführten Versuche auf den Preussischen Staatsbahnen bezüglich des Luftwechsels in mit Ventilationseinrichtungen (Luftklappen bezw. Einbläser) versehenen Wagen. Derselbe betrug mehrfach das 25 fache der Luft im Wagen ohne unangenehmen Luftzug. Hierbei ist die Zuggeschwindigkeit von maassgebendem Einfluss, während Wind von einer Geschwindigkeit von unter 10—12 km in der Sekunde, selbst wenn er der Zugrichtung entgegenweht, nur geringe Wirkung hat.

Die Zunahme des Komforts und der Bequemlichkeit der Personenwagen hat, wie der Artikel „Todtes Gewicht“ des näheren darlegt, eine ausserordentliche Vermehrung des Wagengewichts bedingt. Am deutlichsten zeigt sich dies bei den Luxuszügen. So ist beispielsweise beim Orientzug, obgleich hier eine doppelt so gute Platzausnutzung stattfindet wie in den anderen Zügen — nach den Ermittelungen für Bayern 45,2 % gegen 22,6 % —, das todte Gewicht mehr als viermal so hoch wie bei Personenzügen (pro Reisenden 9,5 t gegen 2,2 t) und mehr als doppelt so gross wie bei den Schnellzügen, bei welchen schon die in den höheren Klassen den Reisenden gewährten grösseren Bequemlichkeiten deutlich ihren Einfluss erkennen lassen. Amerikanische sechsachsige Luxuswagen neuerer Bauart fassen bei 40 bis 45 t Eigengewicht nur 40 bis 48 Plätze, bei voller Platzausnutzung ergibt sich also das auf einen Reisenden entfallende todte Gewicht des Wagens auf etwa 1 t. Dagegen betrug dasselbe Ende der 40er Jahre nur 0,08 bis 0,21 t und Ende der 60er Jahre 0,18 bis 0,29 t.

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, diese ungünstigen Verhältnisse zu mildern; so sind mehrfach zweigeschossige Wagen gebaut worden (solche stehen z. B. auf der Bahn von Paris nach Versailles, auf der Pariser Gürtelbahn usw. in Verwendung), bei denen das auf einen Platz entfallende todte Gewicht nur 0,1 t beträgt; aber solche Wagen haben sich nie über den engsten Ortsverkehr hinaus Anwendung zu verschaffen und selbst da kaum zu behaupten vermocht. Auf das Bestreben, ein günstigeres Verhältniss bezüglich des todten Gewichts herbeizuführen, ist auch die Anwendung der sogenannten Dampfwagen zurückzuführen, bei welchen der Personenwagen mit dem Motor zu einem Fahrzeuge verbunden sind. Der Artikel „Dampfwagen“ schildert eine Anzahl einschlägiger Konstruktionen, so u. a. jene von Belpaire, Rowan, Thomas und Kraus. Die Dampfwagen sind gleich den zweigeschossigen Personenwagen meist nur auf Strassenbahnen und Tramways in Verwendung, und zwar in verhältnissmässig beschränkter Zahl (in Deutschland auf einzelnen Lokallinien der Hessischen Ludwigsbahn und der Sächsischen Staatsbahnen, in Belgien auf einigen Lokalbahnen usw.).

Wir können unsere Besprechung über die dem Lokomotiv- und Wagenbau gewidmeten Artikel nicht schliessen, ohne einige vortreffliche Artikel zu erwähnen, welche einzelne den Lokomotiven und Wagen gemeinsame Bautheile behandeln. Wir nennen vor allem den (auch im Sonderabdruck erschienenen) Artikel „Bremsen“ von Ingenieur Kienesperger, ferner die Abhandlungen „Kuppelungen“ und „Zugvorrichtungen“ von Steinbiss, desgleichen den Artikel „Lenkachsen“ von Volkmar.

Der Artikel „Bremsen“, welcher neben den Hand-, Gewichts-, Feder-, Friktions-, Schaltwerk- und Bufferbremsen, dann den Dampf- und Lokomotivbremsen die wichtigeren Systeme der Luftdruckbremsen (Westinghouse, Carpenter, Schleifer, Wenger) und Luftsaugbremsen (Hardy, Körting, Clayton, Eames, Soulerin) eingehend beschreibt, lässt entnehmen, dass von den Systemen durchgehender Bremsen bisher jene von Westinghouse und Hardy die grösste Verbreitung gefunden haben.

Aus dem Artikel „Kuppelungen“ möchten wir insbesondere die bisherigen Versuche erwähnen zur Beseitigung der mit den Handkuppelungen verbundenen Gefahren, die Kuppelungen selbstthätig zu machen. Die Bedeutung dieser Bemühungen ist aus der Thatsache zu erkennen, dass auf den Nordamerikanischen Bahnen in einem Jahre beim Kuppeln von Wagen 300 Personen getödtet und nahe an 7000 Personen verletzt worden sind. Auf den Amerikanischen Bahnen haben denn auch Centralkuppelungen bereits ausgedehnte Verbreitung gefunden, vor allem die Kuppelungen von Miller und Janney, welche von der Master Car Builders Association zur allgemeinen Einführung an Personenwagen empfohlen sind.

Der Artikel „Zugvorrichtungen“ behandelt besonders ausführlich die durchgehenden elastischen Zugvorrichtungen, welche zuerst von dem Oesterreichischen Ingenieur Fischer v. Rösslerstamm im Jahre 1848 in Vorschlag gebracht worden sein sollen und seither, vor allem im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen allgemeinste Verbreitung gefunden haben.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2058 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke usw. (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2080 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende XV. Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2093 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen. Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 42 der am 19./20. Mai d. J. in Dresden abgehaltenen Sitzung des Ausschusses (abgesandt am 29. v. Mts.). (Die nächste Sitzung soll, falls sie in die Monate April bis Oktober fällt, in Freiburg i. Br., anderenfalls in Wien stattfinden.)

Aus dem Deutschen Reich.

Das neue Bayerische Lokalbahngesetz.

In Nr. 41 S. 363 d. Ztg. wurden die über die Fassung jenes wichtigen Gesetzes von den Kammern der Abgeordneten und der Reichsräthe gefassten Beschlüsse mitgetheilt. Nach Inhalt derselben ist der anfänglichen sehr bedenklichen Stellungnahme der Reichsrathskammer gegen alle Schmalspurbahnen die Spitze abgebrochen worden, was um so erfreulicher ist, als sonst der Weiterentwickelung des Lokalbahnwesens in Bayern äusserst verhängnissvolle Schranken gezogen worden wären.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

Die ständige Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden die Sommersitzung am 8. und 9. d. Mts. in Mainz abhalten. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Anträge:

1. Beförderung unverpackter leicht zerbrechlicher Gegenstände als Stückgut. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover beantragt die Aufnahme folgender Zusatzbestimmung in den Theil I des Gütertarifs zu § 58 der Verkehrsordnung: „Verpackung und Bezeichnung des Guts. Leicht zerbrechliche Gegenstände, als Gipsfiguren, Steingut-, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaaren werden bei Aufgabe als Stückgut auch unverpackt angenommen, wenn die Auflieferung in Mengen von 1000 kg erfolgt, oder der Absender sich im Fachtbriefe zur Zahlung der Fracht für 1000 kg bereit erklärt. Thonröhrchen und Steingutröhren werden unverpackt auch in Mengen unter 1000 kg unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte zur Beförderung zugelassen." Die Berichterstattung hat die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen übernommen. (Ein gleicher Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover lag bereits der 37. Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission vor, wurde jedoch damals abgelehnt.)

2. Ergänzung des § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften hinsichtlich bedeckter Beförderung verschieden tarifirter Güter. Nach § 41 A Ziff. 2 und 3 und B Ziff. 1 und 2 der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, werden ausser den Stückgütern die Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse und die in dem bezüglichen Verzeichnisse aufgeführten Güter der Spezialtarife in bedeckt gebauten Wagen, dagegen diejenigen Güter der Spezialtarife, welche in dem gedachten Verzeichnisse nicht aufgeführt sind, sowie Gegenstände, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, in offen gebauten Wagen befördert. Bestehen Wagenladungen aus Gütern, welche zum Theil bedeckt, zum anderen Theil aber unbedeckt zu befördern sind, so wird nach § 42 die ganze Ladung als eine bedeckt zu befördernde behandelt, wofern die unbedeckt zu befördernde nicht mehr als 20 % der Gesammtladung ausmacht. Wird dieser Prozentsatz überschritten, so wird die ganze Ladung als eine unbedeckt zu befördernde behandelt. Schreibt nun der Versender ausdrücklich die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen vor, so wird der in § 44 festgesetzte Frachtzuschlag von 10 % für die ganze Wagenladung erhoben und nicht für jenen Theil derselben, welcher bestimmungsgemäss zu befördern ist. Da die Anwendung dieses § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften Unbilligkeiten nach sich zieht, stellt die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau den Antrag: „der jetzige § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften erhält die Bezeichnung Abs. 1". Als zweiter Absatz wird folgende Bestimmung neu aufgenommen: (2.) „Wird jedoch bei Zusammenladung von Gütern verschiedener Tarifklassen die Fracht für die ganze Wagenladung gemäss § 11 Abs. 1 nach dem Satze derjenigen Klasse berechnet, welcher der dabei befindliche höchst tarifirte Antheil angehört, und ist dieser Artikel nach § 41 A Ziff. 2 und 3 in gedeckt gebauten Wagen zu befördern, so wird die Gesammtladung als eine lediglich aus Gütern dieser Art bestehende angesehen." Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen als Referentin empfiehlt die Annahme des Antrags.

3. Frachtermässigung für Zuchtvieh in Wagenladungen. Das Präsidium des Unionklub in Berlin beantragte, die bisher nur für einzelne Stücke Zuchtvieh gewährte Frachtermässigung auf Zuchtvieh in Wagenladungen dergestalt auszudehnen, dass nur zwei Drittel der tarifmässigen Wagenladungsfracht zur Erhebung kommt. Diesem Antrag wurde in der 56. Sitzung auf Befürwortung der referirenden Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen zugestimmt, von der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltung jedoch beschlossen, die Angelegenheit zur nochmaligen Prüfung an die Tarifkommission zurückzuweisen. In der 59. Sitzung wird nunmehr die Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn referiren.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Das Herrenhaus genehmigte in seiner Sitzung vom 19. Mai d. J. nach längerer Debatte, in der in üblicher Weise eine Reihe von lokalen Wünschen vorgebracht wurde, den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privateisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 29 S. 268 und Nr. 36 S. 328 d. Ztg.).

Aus dem Herzogthum Braunschweig.

Der Landtag genehmigte die Regierungsvorlage, betreffend die Bewilligung einer staatlichen Beihilfe von 400000 ℳ zum Bau einer Schmalspurbahn Tanne-Walkenried bezw. Tanne-Braunlage und bewilligte für die Preussischerseits zu erbauende Bahn Gandersheim-Bodenburg-Düngen einen Zuschuss von 400000 ℳ, in der Erwartung, dass die Interessenten für den noch aufzubringenden Rest aufkommen werden.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 16. Mai d. J. ist die 9,99 km lange Strecke Bogen-Steinburg (Theilstrecke der Lokalbahn Straubing-Konzell) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die nach den Normen für die Nebeneisenbahnen Bayerns erbaute Lokalbahn-Theilstrecke ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Der kleinste Bogenhalbmesser der Theilstrecke beträgt 200 m, wesshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Randstande verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahnstrecke Wagen mit mehr als 10000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen. Bei der Beladung offener Wagen, welche zum Uebergang auf diese Theilstrecke bestimmt sind, ist das Lademaass Blatt II anzuwenden.

Die Haltestellen Berndorf (ab Bogen 2,68 km), Hunderdorf (6,35 km) und Steinburg (9,99 km) sind für Güterabfertigung eingerichtet.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Bogen und ist bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse bezw. Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Albersdorf und Hademarschen belegene Haltepunkt Beldorf für den Personenverkehr eröffnet worden. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Beldorf abgefertigt. — Die an der Bahnstrecke Heide-Weddinghusen-Karolinenkoog und zugleich in unmittelbarer Nähe der Strecke Elmshorn-Hvidding belegene Haltestelle Weddingstedt ist nunmehr auch zur direkten Personen- und Gepäckabfertigung für den Verkehr mit Stationen der letztgenannten Strecke eingerichtet. Die Betriebseröffnung in dieser Richtung hat am 1. d. Mts. stattgefunden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Halle-Erfurt, zwischen Apolda und Stadtsulza gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Niedertreba ist am 1. d. Mts. auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebende Thiere) eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sowie von Privatdepeschen ist ausgeschlossen. — Am gleichen Tage ist der an der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels, zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl neu errichtete Haltepunkt Eppichnellen (Wilhelmsthal) für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Juli d. J. wird der Anschlussbahnhof Osberghausen der Neubaustrecke Osberghausen-Wiehl für Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren neu eröffnet und der zur Zeit für den Personenverkehr bestehende Haltepunkt Wiehlbrück aufgehoben.

Direktionsbezirk Königsberg i. Pr. Am 10. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr. zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde gelegene Personen-Haltepunkt Steffenswalde, welcher bisher nur dem beschränkten Personen- und Gepäckverkehr diente, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Münster. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Osnabrück und Lotte der Bahnstrecke Osnabrück-Rheine belegene Haltestelle Osnabrück-Hasethor für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke München-Regensburg zwischen den Stationen Mirskofen und Ergoldsbach gelegene, bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Haltestelle Kläham ist am 4. Mai d. J. auch für den beschränkten Güterverkehr (Abfertigung von Eilstückgütern ohne Gewichtsbeschränkung) eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der schmalspurigen Bahnlinie Mügeln-Nerchau-Trebsen gelegene Haltestelle Altmügeln für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Militär-Eisenbahn. Die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Neubaustrecke Schiessplatz-Jüterbog sind am 1. d. Mts. für den Viehverkehr eröffnet worden.

Franzburger Kreisbahnen. Die zwischen den Stationen Lassentin und Bartelshagen belegene Station Buschenhagen ist für den unbeschränkten Verkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Breslau. Vom 1. Juli d. J. ab führt die an der Bahnstrecke Hirschberg-Schmiedeberg gelegene Station Zillerthal die Bezeichnung „Zillerthal-Erdmannsdorf“.

Direktionsbezirk Essen. Die an der Strecke Essen B. M.-Bismarck i/W. gelegene Station Caternberg führt vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung „Caternberg Nord“ und der an der Bahnstrecke Oberhausen-Wanne gelegene Personenhaltepunkt Zollverein die Bezeichnung „Caternberg“.

Direktionsbezirk Münster. Vom 15. d. Mts. ab erhält die Station Osnabrück die Bezeichnung „Osnabrück Hauptbahnhof“.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der Bahnhof Gera-Pforten erhält vom 1. Juli d. J. ab für den Güterverkehr die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn“. Für den Personenverkehr wird diese Benennung erst am 1. Oktober d. J. durchgeführt werden.

Vorarbeiten.

Mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten sind beauftragt:

1. die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau für Nebenbahnen a) von Bunzlau nach Hockenau, b) von Reisicht über Haynau nach Goldberg in Schlesien und c) von Wansen nach Brieg;
2. die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg für eine Nebenbahn von Kallies nach Tempelburg mit thunlichster Heranführung an Märk.-Friedland;
3. die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig für Nebenbahnen a) von Bublitz über Pollnow nach Schlawe, b) von Tempelburg über Bärwalde in Pommern nach Gramenz mit Abzweigung nach Polzin, c) von Kulm nach Unislaw, d) von Schöneck über Pr.-Stargard nach Czerwinsk;
4. die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld für Nebenbahnen a) von Finnentrop nach Meschede oder Wennemen, b) von Bergneustadt nach Olpe und c) von Wülfrath nach Ratingen (West);
5. die Königliche Eisenbahndirektion zu Essen a/Ruhr für eine Nebenbahn von Osterfeld nach Hamm;
6. die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. für eine Nebenbahn von Usingen nach Weilmünster;
7. die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg für Nebenbahnen a) von Treuenbrietzen über Brandenburg a/Havel nach Rathenow, b) von Rathenow nach Neustadt a/Dosse und c) von Uelzen über Wittingen nach Gifhorn;
8. die Königliche Eisenbahndirektion zu Münster i/W. für eine Nebenbahn von Münster i/W. nach Empel und zwar getrennt für die Theilstrecken a) Münster i/W.-Coesfeld-Borken i/W., b) Borken i/W.-Bocholt-Empel;
9. die Königliche Eisenbahndirektion zu Posen für eine Nebenbahn von Grätz nach Kosten und
10. die Königliche Eisenbahndirektion zu Stettin für eine Nebenbahn von Wollin nach Misdroy.

Ferner ist der Stadtgemeinde Hultschin die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Annaberg über Hultschin nach Deutsch-Krawarn mit Abzweigung nach Petrzkowitz ertheilt worden.

Güternebenstellen.

Die Güternebenstellen in Preussisch-Friedland (Direktionsbezirk Danzig) und in Binz a. R. (Direktionsbezirk Stettin) sind geschlossen worden. Die Beförderung der für den Ort Binz in Putbus eingehenden Güter erfolgt fortan mit der Kleinbahn.

Preussische Staatseisenbahnen.

Prämiirung nützlicher Erfindungen.

Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 12 Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 3 900 *M.* für Erfindungen bewilligt werden können, welche in wirthschaftlicher Beziehung oder für die Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahn- und Werkstättenbetrieb von besonderem Werth sind.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Auf den Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen wurden im Jahre 1895 befördert 42 344 367 Personen (gegen 40 699 155 Personen im Vorjahre) und 19 163 698 (17 570 040) t Güter.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 30 562 689 *M.*, aus dem Güterverkehr 64 310 497 *M.*, zusammen 94 873 186 *M.* oder 5 745 532 *M.* mehr als im Vorjahre.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn wurden im Jahre 1895 befördert 358 941 (338 632) Personen und 530 134 (477 266) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 127 475 *M.*, aus dem Güterverkehr 882 608 *M.*, zusammen 1 010 083 *M.* oder 53 613 *M.* mehr als im Vorjahre.

Hessische Ludwigsbahn.

Zu der am 3. d. Mts. stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung, welche über das Kaufgebot der Hessischen und Preussischen Regierung beschliessen soll, sind rund 52 Millionen Mark Aktien angemeldet. Da nach § 42 der Satzungen die Auflösung der Gesellschaft nur beschlossen werden kann, wenn zwei Drittheile aller bestehenden Aktien vertreten sind, so kann ein gültiger Bechluss nicht gefasst werden; die zu berufende zweite Versammlung entscheidet durch thatsächliche Mehrheit der Anwesenden für alle Aktionäre verbindlich.

Pfälzische Eisenbahnen.

In der am 20. Mai d. J. stattgehabten Generalversammlung wurde die Tagesordnung nach den Anträgen der Verwaltung erledigt und die Superdividende für sämmtliche Aktien der drei Gesellschaften auf $^2/_3$ % festgesetzt.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Im Jahre 1895 wurden 650 634 (608 007) Personen und 382 374 (366 147) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 313 536 *M.*, aus dem Güterverkehr 518 894 *M.*, zusammen 832 430 *M.* oder 35 946 *M.* mehr als im Vorjahre.

Hansdorf-Priebus.

Der Sitz der Betriebsverwaltung der Nebenbahn Hansdorf-Priebus ist am 1. Mai d. J. nach Sommerfeld verlegt worden.

Müggelseebahn.

Die Anlage einer „Müggelseebahn“ auf dem der Stadt Köpenick gehörigen Forstgelände zwischen Friedrichshagen und Grünau ist jetzt gesichert, nachdem der Eisenbahnbaufirma Vering & Wächter in Berlin von der Stadtgemeinde Köpenick jetzt endgültig die Konzession übertragen ist. Die Bahn wird elektrisch betrieben werden und am Müggelsee und Langen See entlang über Köpenick auf der Station Spindlersfeld (Zweiglinie Niederschöneweide-Spindlersfeld) Bahnanschluss erhalten.

Zur Erleichterung des Besuchs der Berliner Gewerbeausstellung.

Seitens des Herrn Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, von mindestens 75 km von Berlin entfernten Stationen ab gewerbliche Arbeiter und auch Arbeiterinnen einzelner auf der Berliner Ausstellung vertretener Gewerbezweige, deren Sonderausstellung ihrer Anlage nach vorzugsweise belehrend und anregend auf die Arbeiter zu wirken geeignet erscheint, ermässigte Rückfahrkarten mit 7 tägiger Gültigkeitsdauer zum Preise von je 1 ₰ für das Kilometer der Hin- und Rückfahrt auszugeben, welche zur Benutzung der III. Klasse der Personenzüge berechtigen. Die Ausgabe ist jedoch von einem bei der Direktion zu stellenden schriftlichen und eingehend begründeten Antrage des Arbeitgebers oder Betriebsleiters, sowie davon abhängig zu machen, dass die Fahrt von einer Mindestzahl von 30 Arbeitern und unter Führung des Antragstellers bezw. eines Beauftragten desselben unternommen wird. Die Gewährung von Freigepäck findet nicht statt; die Rückreise kann auch einzeln angetreten werden. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch auf die Arbeiter der Staatseisenbahn-Werkstätten und auf Angehörige des Fischereigewerbes, letzteren Falls mit der Maassgabe Anwendung, dass es einer besonderen Begründung des Antrages, sowie der Vermittelung eines Arbeitgebers nicht bedarf.

Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.

Am 18. Mai d. J. tagte in Berlin der diesjährige Kongress des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen. Der von der geschäftsführenden Verwaltung erstattete Bericht über die bisherige Vereinsthätigkeit lässt eine erfreuliche Thätigkeit erkennen; in vielfacher Beziehung sind durch diese Thätigkeit technische Fortschritte eingeführt und die wirthschaftliche Lage der Kleinbahnen verbessert worden. In den Verhandlungen sprach Dr. jur. Jaques-Hamburg über die für Kleinbahnen wichtige Frage des Schadensersatzes unter Vergleich der Grundsätze des gemeinen Rechts und des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs. Redner stellte an der Hand praktischer Beispiele das egoistische Prinzip des gemeinen Rechts dem im Deutschen Gesetzbuch zum Durchbruch gelangten Billigkeitsgefühl gegenüber und behandelte die Unterschiede zwischen der Verschuldungs- und der Verursachungstheorie. Es folgte sodann ein Referat des Direktors Dr. Kollmann-Frankfurt a/M. über das Preussische Kleinbahngesetz. Redner betonte insbesondere die Nothwendigkeit einer Reform des Enteignungsverfahrens, der Abkürzung des Genehmigungsverfahrens, der längeren Genehmigungsdauer, der Abwendung übermässiger Belastungen der Kleinbahnen usw. und empfahl die Schaffung berathender, aus Spezialsachverständigen bestehender Kleinbahnämter für jede Provinz. Die meisten dieser Forderungen könnten ohne Aenderung des Gesetzes auf dem Verwaltungswege erfüllt werden. In der Diskussion, in welcher auch der Wunsch nach einem Kleinbahngesetze für das Deutsche Reich ausgesprochen wurde, hob der Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Geheime Ober-Regierungsrath Freiherr von Zedlitz-Neukirch hervor, dass die Centralverwaltung allezeit den Kleinbahnen entgegenzukommen bereit sei und die vorgebrachten Wünsche eingehend erwägen werde. Eine baldige Aenderung des Enteignungsverfahrens sei zu erwarten. Direktor Röhl-Hamburg sprach sodann über die betriebstechnischen Gesichtspunkte, welche bei der Anlage von Speiseleitungen für elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung in Betracht kommen. Die nächste Versammlung des Vereins wird in der ersten Hälfte des Monats August d. J. in Hamburg tagen und mit ihr ein Ausflug nach Stockholm verbunden werden.

Berliner Strassenbahnen.

Der Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Charlottenburg und der Firma Siemens & Halske über den Betrieb der elektrischen Hochbahn vom Nollendorfplatz bis zum Zoologischen Garten ist jetzt abgeschlossen. Die Konzessionsdauer ist, wie vom Berliner Magistrat, auf 90 Jahre, die von der Unternehmerin zu zahlende Betriebsabgabe auf 2 % der Roheinnahme festgesetzt worden. Die Charlottenburger Strecke der Hochbahn wird 3 Bahnhöfe erhalten, auf dem Nollendorfplatz, auf dem Wittenbergplatz und am Zoologischen Garten.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

In der am 28. Mai d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde die Erhöhung des Aktienkapitals um 3 Millionen Mark (auf 25 Millionen Mark) beschlossen.

Aus Russland.

Gesammteinnahmen der Russischen Eisenbahnen in 1895.

An der Hand der „Monatlichen Mittheilungen“ der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten kann vorläufig kurz mitgetheilt werden, dass die Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Irinowka-, Obojan-, St. Petersburg-Ssestrorjezk- und Swenzjany-Postawy Eisenbahn) im Jahre 1895 372 730 660 R. erreichte gegen 357 755 025 R. im Jahre 1894, demnach hat sich die Gesammteinnahme des Jahres 1895 um 14 975 635 R. gesteigert. Die Wersteinnahme ist von 11 813 R. im Jahre 1894 auf 11 821 R. im Jahre 1895 gestiegen. Von der Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1895 entfallen auf die Staatsbahnen, die eine Ausdehnung von 20 403 Werst (gegen 20 208 Werst im Jahre 1894) hatten, 246 190 267 (239 695 294) R. und auf die Privatbahnen, deren Ausdehnung 12 538 (10 917) Werst betrug, 126 540 393 (118 059 731) R. Der Passagier- und Güterverkehr gestaltete sich in den Jahren 1895 und 1894 in folgender Weise:

	Passagiere	Frachtgut Tausend Pud
1895 . . .	49 341 887	4 560 486
1894 . . .	48 489 863	4 334 671

Zur Beurtheilung der Leistungen der Bahnen im Güterverkehr, getheilt nach einigen der hauptsächlichsten Transportgegenstände und nach Monaten, kann angeführt werden, dass im Jahre 1895 transportirt wurden:

	Getreide (zu den Grenzpunkten)	Steinkohlen	Petroleum und andere Naphtaprodukte	Naphta und Naphtareste	Salz	zusammen
	Wagenladungen					
Januar . .	43 853	51 153	13 424	8 466	3 793	120 689
Februar . .	38 223	43 660	11 546	9 263	3 650	106 342
März . . .	39 284	44 588	12 625	9 260	4 090	109 847
April . . .	44 151	33 175	12 318	4 778	5 258	99 680
Mai . . .	70 122	40 046	12 671	8 384	6 166	137 389
Juni . . .	59 259	39 776	11 018	8 668	7 111	125 832
Juli . . .	34 435	42 405	11 303	11 873	7 786	107 802
August . .	47 971	43 132	14 885	11 252	9 245	126 485
September .	61 071	43 365	12 935	10 247	9 712	137 330
Oktober . .	64 325	45 038	13 914	10 506	7 701	141 484
November .	52 394	46 501	6 417	7 839	4 396	117 547
Dezember .	45 359	39 178	5 943	9 148	4 283	103 911
zusammen	600 447	512 017	138 999	109 684	73 191	1 434 338

Die vergleichenden Angaben über die Beförderung von Getreidefrachten im Jahre 1895 und 1894 lassen sich aus nachfolgender Tabelle ersehen:

	Mit den Eisenbahnen		
	alle Getreidearten überhaupt	davon	
		Roggen	Weizen
	Wagenladungen		
Januar	43 853	1 993	10 258
Februar	38 223	2 750	10 391
März	39 284	2 714	9 015
April	44 151	8 328	12 739
Mai	70 122	13 730	24 330
Juni	59 259	16 190	17 984
Juli	34 435	4 987	8 274
August	47 971	4 197	16 366
September . . .	61 071	7 569	16 854
Oktober	64 325	4 649	19 054
November . . .	52 394	5 037	14 036
Dezember . . .	45 359	5 374	12 087
zusammen im Jahre 1895 .	600 447	77 518	171 388
„ „ 1894 .	653 800	62 576	143 347

Die grösste Steigerung der Einnahmen, bei Vergleichung mit dem Jahre 1894, hatten folgende Bahnen aufzuweisen: Moskau-Kasan (38 343 R. pro Werst gegen 32 837 R. im Jahre 1894), Ssamara-Slatoust (5 201 R. gegen 4 166 R.), Polessje (6 394 R. gegen 5 227 R.), Baltische und Pskow-Riga (7 442 R. gegen 6 377 R.), Borowitschi (4 155 R. gegen 3 571 R.), Lodz (49 320 R. gegen 42 462 R.), Warschau-Terespol (7 798 R. gegen 6 778 R.). Dagegen weisen nachstehende Bahnen die grösste Verringerung der Einnahmen auf: Rjäsan-Ural (8 319 R. pro Werst gegen 11 924 R.), Südwestbahnen (10 998 R. gegen 13 018 R.), Libau-Romny (10 370 R. gegen 10 503 R.) und Weichselbahn (10 382 R. gegen 11 355 R.).

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Regierungs-Baumeister Rhotert in Berlin ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der etatsmässigen Stelle eines Baubeamten im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind:

a) zu Oberingenieuren: der Bezirksingenieur Kornel v. Moro unter Versetzung von Lindau nach Würzburg, der Assessor Eugen Freiherr v. Schacky auf Schönfeld bei der Generaldirektion und der Bezirksingenieur Heinrich Zeulmann bei der Generaldirektion;

b) zu Bezirksingenieuren: die Betriebsingenieure Heinrich Haase und Otto Stettner in Regensburg, der Oberbahnamts-Sekretär Albrecht Grimm in Bamberg und der Betriebsingenieur Ferdinand Wöhrle in Würzburg;

c) zu Betriebsingenieuren: die Abtheilungsingenieure Emil Heichemer bei der Generaldirektion, Josef Bleibinhaus in Kirchseeon, Adolf Weingarth in München und Karl Seefried in Rosenheim.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau führt vom 1. Juli d. J. ab die an der Eisenbahnstrecke Hirschberg-Schmiedeberg gelegene Station Zillerthal die Bezeichnung „Zillerthal-Erdmannsdorf“.

Berlin, den 29. Mai 1896. (1076)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Dammrutschung war auf der Lokalbahn Wolnzach Bhf-Mainburg der Güterverkehr vom 4. Mai früh bis mit 17. Mai l. J. Abends eingestellt.

München, den 26. Mai 1896. (1077)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Die Verkehrsstörung zwischen den Stationen Gr.-Wilkau und Nimptsch der Strecke Strehlen-Gnadenfrei (Nr. 42 — Inser.-Nr. 1034 — der Vereinszeitung) ist behoben.

Breslau, den 31. Mai 1896. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarif für den oben bezeichneten Güterverkehr der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Tarifsätze und Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der mit dem 1. Juni eröffneten Strecke Geestemünde-Cuxhaven und Speckenbüttel-Bederkesa, sowie einen neuen Seehafen-Ausnahmetarif „O Transittarif“ für die in Bremerhaven und Geestemünde seewärts aus- und eingehenden Güter.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 30. Mai 1896. (1079)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Verkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Gütertarife (Heft 2) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft, enthaltend Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Strecken Geestemünde-Cuxhaven und Speckenbüttel-Bederkesa des Direktionsbezirks Hannover und für die Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, sowie gekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecken Cuxhaven-Himmelpforten des Direktionsbezirks Hannover und Brake-Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn, erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Oldenbüttel-Bremerhaven des Direktionsbezirks Hannover und Elsfleth-Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn, einen Transittarif für die in Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham und Brake seewärts aus- und eingehenden Güter, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Münster, den 30. Mai 1896. (1080)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag VIII, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen der eröffneten Bahnstrecken Geestemünde-Cuxhaven und Speckenbüttel-Bederkesa, sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Hannover enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. Mai 1896. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V, vom 20. August 1880. Mit Wirksamkeit ab 1. Juni 1896 kommen für Düngemittel des Spezialtarifs III in Ladungen von mindestens 10 000 kg folgende Frachtsätze zur Einführung:

Landshut-Kolin (St. E. G.) . 1,17 M.
„ -Schönweid (chem. Fabrik) der St. E. G. 1,16 „
„ -Kolin (Oesterr. N. W. B.) . . . . . 1,17 „
für 100 kg.

München, im Mai 1896. (1082)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. treten an Stelle der in dem Hefte 2 des Gütertarifs vom 1. Januar 1888 und den dazu erschienenen Nachträgen für die Verkehrsverbindung Wiltz-Godesberg enthaltenen Frachtsätze neue, in allen Tarifklassen erhöhte Frachten.

Ausserdem tritt mit sofortiger Gültigkeit zwischen Wiltz und Godesberg der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Betrag von 19,60 M. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 28. Mai 1896. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten im oben bezeichneten Verkehr von Aschersleben, Frose, Nachterstedt und Oschersleben nach Rübeland für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 29. Mai 1896. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb vom 1. Juni 1895 der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen und die Bühlerthalbahn, welch' letztere erst am Tage der Betriebseröffnung in Kraft treten, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch unentgeltlich bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 27. Mai 1896. (1085)
Generaldirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den Güterverkehr Waldshut-Mittel- und Westschweiz ist mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. der II. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Taxen nach den Stationen Lenzburg Stadt und Niederlenz der Schweizerischen Seethalbahn, sowie anderweitige theilweise erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit der Thunersee- und Bödelibahn sowie den übrigen Stationen der Schweizerischen Seethalbahn.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die alten Frachtsätze noch bis zum 15. Juli l. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 28. Mai 1896. (1086)
Generaldirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden

im Anhange zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, im Ausnahmetarif für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen etc. nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen neue ermässigte Frachtsätze nach der Haltestelle Chroschnitz des Direktionsbezirks Posen erstellt.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 28. Mai 1896. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. wird je ein Nachtrag zum Heft II der Abtheilung A (Verkehr mit Baden) und zum Heft der Abtheilung G (Verkehr mit Basel) eingeführt. Die Nachträge, welche Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene in den bezeichneten Verband übergegangene Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Münster sowie der Warstein-Lippstadter Eisenbahn enthalten, sind bei den Abfertigungsstellen zum Preise von je 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Am gleichen Tage wird im Heft II der Abtheilung E (Verkehr mit der Pfalz) ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Gaskoks von Ehrenbreitstein nach Maikammer im Betrage von 0,51 ℳ für 100 kg eingeführt.

Köln, den 29. Mai 1896. (1088)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten im Verkehre zwischen den in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfen sammt Vororten einerseits und Chemnitz, Dresden sämmtliche Bahnhöfe, Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb. u. Thür. Bhf.) und Stötteritz andererseits an Stelle der in den Nachträgen VI vom 1. März d. J. zu den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen erhöhten Frachtsätze der Klassen C 1 und C 2 sowie des Ausnahmetarifs 2 (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen) ermässigte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 30. Mai 1896. (1089)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppen I, II/V) und Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr (Gruppe III/V). Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten in den vorbezeichneten Verkehren Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbrikets in Mengen von 10 000 und 20 000 kg ab Station Burgkemnitz in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt die Güterabfertigungsstelle Burgkemnitz. Mit dem gleichen Tage kommen die für Bitterfeld nach den Stationen Gransee, Prenzlau und Schwedt a/O. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. in Wegfall.

Halle a/Saale, den 27. Mai 1896. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu der ersten Abtheilung des Theiles II, Heft 1, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Rheinland-Westfalen-Ostschweiz) wird auf den 1. Juni 1896 der 6. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben anderem: Aenderung und Ergänzung der „besonderen Bestimmungen" Ziffer 6 und 7, Aufnahme der Station Werden in die allgemeinen Tarifklassen, Einbeziehung der Stationen Dortmunderfeld und Zürich-Wollishofen in den Ausnahmetarif 6 a (Metalle und Metallwaaren als Frachtstückgut) und der Station Zürich-Wollishofen in den Ausnahmetarif 6 b—c (Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen).

Karlsruhe, den 27. Mai 1896. (1091)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. treten für den Verkehr zwischen Birkenau, Fürth i. Odenw., Mörlenbach, Reisen, Rimbach und Seeheim einer- und den Stationen Hanau, Höchst a. M. und Wiesbaden des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Darmstadt, den 26. Mai 1896. (1092)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr der Bezirke Breslau, Posen, Stettin, Berlin, Magdeburg, Halle, Erfurt, Cassel und Frankfurt a/M. mit der Ostschweiz) tritt am 1. Juni 1896 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderung der „besonderen Bestimmungen", neue (theilweise ermässigte) Frachtsätze für Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz i/Sachsen, Leipzig Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau und Zeitz, Aufhebung der Frachtsätze für Hirschfelde und Zittau Preuss. Staatsb., Aufnahme der Stationen Bitterfeld und Wiesau (Kreis Sagan) in den allgemeinen Tarif, besondere Frachtsätze für Braunkohlen etc. im Verkehre mit Luckenau, Naumburg bezw. Bitterfeld, Teuchern und Weissenfels, Aufnahme der Stationen Gotha, Suhl, Schmalkalden und Zella-St. Blasii in den Ausnahmetarif 6 a (Metalle und Metallwaaren als Frachtstückgut), Einbeziehung der Station Posen Centralbhf. in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Sprit etc. und Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Seeausfuhrgut auf Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen von 10 000 kg.

Karlsruhe, den 27. Mai 1896. (1093)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif; Theil III, Heft 4 vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern). Mit Wirkung ab 15. Juni 1896 wird die Station Wostromer der Oesterr. Nordwestbahn mit den um 0,09 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Neubidschow in den Tarif aufgenommen.

München, im Mai 1896. (1094)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 15. Juni d. J. wird die Station Niedertrebra des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit den um 2 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Grossheringen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 27. Mai 1896. (1095)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Im Tarife vom 1. April d. J. ändert sich der Frachtsatz Ullersdorf-Breitenborn von 66,0 in 62,6 ℳ und der Frachtsatz Triebschitz-Erdmannsdorf von 57,1 in 51,1 ℳ.

Dresden, am 27 Mai 1896. (1096)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Die Station Pozsony ujváros ist mit den gleichen Entfernungen und Zuschlagsfristen wie für Pozsony-fiókpályaudvar nachzutragen.

München, im Mai 1896. (1097)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oldenburgischer Güterverkehr. Zum Gütertarif vom 1. August 1895 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Oldenburg-Brake und anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Brake-Nordenham usw.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 28. Mai 1896. (1098)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Leichen-, Vieh- und Fahrzeugeverkehr. Auf den 1. Juni d. J. gelangt ein Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Kgl. Württb. Staatseisenbahnen einerseits, sowie Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits zur Einführung. Der Tarif kann zum Preis von 50 ₰ bezogen werden.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen zwischen Württb. und Elsass-Lothringischen Stationen vom 1. Juni 1895 sammt Nachtrag I hierzu aufgehoben bezw. ersetzt.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 25. Mai 1896. (1099)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. April 1894 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend unter anderem Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Oldenburg-Brake, welche am 1. Juni d. J. für den Güterverkehr eröffnet wird, sowie anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen der Strecke Brake-Nordenham usw.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 28. Mai 1896. (1100)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Genthin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in die allgemeinen Klassen und in die Ausnahmetarife 6A und 13 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1891 aufgenommen.

Köln, den 28. Mai 1896. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich). (Berichtigung des vom 1. Mai 1896 gültigen Nachtrags IV zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1.) Die im Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894, auf den Seiten 6, 12 und 18 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Wein etc.) finden schon bei Frachtzahlung für mindestens 8 000 kg (nicht erst bei Frachtzahlung für 10 000 kg wie es im besagten Nachtrage heisst) und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief Anwendung.

Wien, am 29. Mai 1896. (1102)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1896 gelangen für Quebrachoholz und Quebrachoholz-Extrakt bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür, zwischen der Station Liptó Szt. Miklos einerseits und den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband aufgenommenen Deutschen Hafenstationen andererseits, direkte Ausnahfrachtsätze im Kartirungswege zur Einführung, welch' letztere bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 27. Mai 1896. (1103)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Juni d. J. tritt zu dem Tarif für den Norddeutsch-Niederländischen Personenverkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze und Berichtigungen des Haupttarifs.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 26. Mai 1896. (1104)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

6. Lieferfristen.

Güterverkehr nach und von Württemberg. Wegen des durch die Ausstellung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft in Stuttgart-Cannstatt zu gewärtigenden ausserordentlich starken Eisenbahnverkehrs ist bezüglich der Frachtgüter nach und von den beiden genannten Stationen für die Zeit vom 8. bis 10. und vom 15. bis 16. Juni 1896 vom K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, die Lieferfrist um 2 Tage verlängert worden.

Stuttgart, den 26. Mai 1896. (1105)

Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die am 1. Juli 1896 fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 % Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni d. J. ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst,

eingelöst.

Magdeburg, den 27. Mai 1896. (1106)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 120 Stück Wagenplänen soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fabrikstrasse Nr. 1 (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* in baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebote auf Lieferung von Wagenplänen" versehen, zu dem auf Montag, den 22. Juni, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Eröffnungstermine.

Stendal, den 28. Mai 1896. (1107)

Königl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 383 —

Nr. 44 **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Juni 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss. Verzeichniss der einfachen Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Die im Jahre 1896 in Oesterr. sicherzustellenden Lokalb. Projekt des Donau-Oderkanals und anderer Wasserstrassen. Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende März d. J. Bahneröffnungen. Eröffnung einer Haltestelle. Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen im März. Betriebsstatut der Budapester elektrischen Untergrundbahn. Generalversammlungen. Börsenbericht.
Aus dem Verwaltungsbericht der Oesterr. Staatsbahnen.
Aus der Schweiz: Schweizerische Nordostbahn. Wengernalpbahn.
Aus Russland: Rjäsan-Uralsk (Ranenburg-Paweletz). Transkaspibahn: Halbstationen. Ministerialerlass, betr. Ausfüllung der Frachtbriefe. Fahrkarten-Stempelsteuer. Getreidetransporte. Centralasiatische Eisenbahn. Kaiserlicher Luxuszug.
Aus Belgien: Grosse Centralbahn in 1895.
Entscheidung d. Reichsgerichts.
Bücherschau: Zusammenstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Engelhard, F. R., Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenb.-Beamten.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Güterverkehr. 2. Verdingungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 43.)

Mit wenigen Worten sei an dieser Stelle noch des Artikels „Umgrenzungslinien" gedacht, welcher eine übersichtliche Zusammenstellung der in den einzelnen Ländern und bei den verschiedenen Bahnen bestehenden Vorschriften betreffend die Umgrenzung des lichten Raumes und die Umgrenzungslinien der Betriebsmittel enthält. Der Artikel lässt ersehen, dass, wenn auch namentlich infolge der Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen dankenswerthe Fortschritte in Bezug auf die Vereinheitlichung der Umgrenzungslinien zu verzeichnen sind, in dieser Richtung im Interesse des Internationalen Verkehrs noch sehr viel zu thun übrig bleibt.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen ferner die Artikel, welche die Telegraphen- und Signaleinrichtungen behandeln. Die auf das Telegraphenwesen bezüglichen Artikel, unter welchen wir die unter den Schlagworten „Bahntelegraphen, Morsetelegraph, Nadeltelegraphen, Stationstelegraphen, Streckentelegraphen, Zeigertelegraphen und Zugtelegraphen" besonders anführen möchten, sind sämmtlich von dem als Fachmann auf diesem Gebiete rühmlichst bekannten Oberingenieur Kohlfürst verfasst.

Die ältesten im Eisenbahnwesen zur Anwendung gelangten Formen des elektrischen Telegraphen sind die Nadel- und Zeigertelegraphen.

Die erste Bahn des Kontinents, welche einen elektrischen Telegraphen längs der Strecke herstellte, war die Great Westernbahn. Auf derselben kam bereits 1840 der Fünfnadeltelegraph von Cook & Wheatstone in einer Länge von 39 Englischen Meilen zur Ausführung. 1844 erhielt die Taunusbahn einen Fardely'schen Zeigertelegraphen.

Der Morse'sche Schreibtelegraph fand auf dem Europäischen Festland die erste Anwendung im Jahre 1846 und zwar auf den Hannoverschen Staatsbahnen. Die Morsetelegraphen verbreiteten sich anfänglich nur langsam, verdrängten jedoch von 1858 an nach und nach alle übrigen im Eisenbahndienst verwendeten elektrischen Telegraphen und sind nun seit Jahren allgemein und ausschliesslich im Gebrauch.

Streckentelegraphen, welche dazu bestimmt sind, bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen auf der Strecke, insbesondere bei Unfällen die Verbindung zwischen der Unfallstelle oder einem in der Nähe derselben befindlichen Wächterposten und den dieselbe einschliessenden Stationen herzustellen, werden theils mit den Zügen mitgeführt, theils in den Wärterbuden untergebracht. Die letzter Art sind wegen ihrer Kostspieligkeit weniger verbreitet als die sogen. tragbaren Telegraphen, von welchen unter anderen das System von Siemens & Halske auf den Bayerischen Staatsbahnen, die Apparate von Reyer, Favarger & Co. auf den Schweizerbahnen, endlich die Apparate von Patrik & Carter auf Amerikanischen Bahnen in Verwendung stehen; letztere bestehen lediglich aus einem Morseklopfer sammt Taster und nehmen sammt dem Schutzgehäuse kaum 0,001 cbm Raum ein. Der Artikel „Zugtelegraphen" behandelt die Versuche zur Herstellung einer Verbindung zwischen den fahrenden Zügen oder zwischen diesen und den Stationen. Bei den Konstruktionen dieser Art lag die Schwierigkeit in der

Herstellung einer andauernd guten sicheren Verbindung zwischen Leitung und Zug; um diesem bis jetzt ungelösten Problem auszuweichen, bestrebten sich jüngere Amerikanische Konstrukteure, für den Betrieb der Zugtelegraphen induzirte Ströme dienstbar zu machen. Ueber die diesfälligen höchst interessanten Versuche mit Telephonklopfern enthält der Artikel Fernsprecheinrichtungen nähere Mittheilungen. Was die sonstige Anwendung der letzteren im Eisenbahndienst betrifft, so ist dieselbe eine sehr vielseitige. Im äusseren Betriebsdienst dienen die Fernsprecher beispielsweise zur Verbindung der Apparatbuden der Centralweichen- und Signalsicherungsanlagen, sowie der Wärterposten mit den Amtsräumen der Station, ferner auf Nebenbahnen als Ersatz der Telegraphen und ausschliessliches Verständigungsmittel der Stationen untereinander. Auch werden Stationen vielfach mit allgemeinen Fernsprecheinrichtungen verbunden, um mit Parteien in Angelegenheiten der Güterabfertigung, Wagenbeistellung usw. in Verkehr treten zu können.

Ein allgemeines Bild über die Entwickelung des Signalwesens gibt Kecker in dem Artikel „Signalwesen". Die Signalmittel der ältesten Eisenbahnperiode waren mit Rücksicht auf den schwachen Verkehr, der sich überdies nur bei Tage abwickelte, sehr einfach und beschränkt. Als jedoch die Zahl der Züge wuchs und die Aufeinanderfolge derselben eine raschere wurde, die Geschwindigkeit vermehrt und auch des Nachts gefahren werden musste, sah man sich genöthigt, das Signalwesen nach allen Richtungen zu vervollständigen und zu verbessern, um Zuggefährdungen zu vermeiden. Diese Verbesserungen hatten vor allem den Zweck, bei Zügen gleicher Richtung, jedoch verschiedener Geschwindigkeit eine gefahrbringende Annäherung auf der Strecke zu vermeiden.

Die Stationen selbst waren in der ersten Zeit des Eisenbahnbetriebs ebenfalls ohne besondere Signaleinrichtungen. Als bei Zunahme des Verkehrs Ueberholungen und Kreuzungen von Zügen häufiger nothwendig wurden und einzelnen Bahnhöfen grössere Ausdehnung gegeben wurde, um die zahlreichen Züge verschiedener Richtungen aufnehmen und aufstellen zu können, mussten neben den Bahnzustandssignalen zur Sicherung des Verkehrs auf der Strecke auch solche für die Stationsdeckung eingeführt und ausgebildet werden. Dazu kamen Signale zur Verständigung der Stationen und Posten auf der Strecke über den Gang der Züge. Letzterem Zwecke dienten anfangs die in der optischen Telegraphie in Gebrauch befindlichen Armtelegraphen — Semaphore —, welche den Abgang eines Zugs von Posten zu Posten meldeten. Später traten an ihre Stelle die durchlaufenden Liniensignale, welche in Deutschland zuerst 1846 durch Mons auf der Thüringischen Bahn eingeführt wurden.

Es wurde ferner erforderlich, von den Zügen aus durch Signale dem Streckenpersonal sowie dem Personal derjenigen Strecken, welche von den Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, bestimmte Mittheilungen zu machen (Zugsignale), und schliesslich hat man Interkommunikationssignale zur Verständigung zwischen den Zugbediensteten untereinander sowie zwischen Reisenden und Zugbediensteten eingeführt. (Elektrische Interkommunikationssignale wurden in England schon 1846 auf der Brighton-Chichester Bahn versuchsweise angewendet, jedoch erst 20 Jahre später ernstlich und allgemeiner benutzt.) Innerhalb dieser Hauptgruppen entstanden zahlreiche, speziellen Zwecken dienende Signale, so beispielweise Drehbrückensignale, Knallsignale, Nachahmungssignale, Niveausignale, Rangirsignale, Rückmeldesignale, Tunnelsignale, Vorsignale, Wasserkrahn-, Weichensignale usw. Die Zahl der Signalformen, welche im ersten Deutschen Signalbuch der Leipzig-Dresdener Bahn vom Jahre 1838 sich auf 24 beschränkte, ist im Zusammenhange mit der grossen Entwickelung des Signalwesens ausserordentlich angewachsen und erreicht mehrere Hunderte. Auch im Signalwesen kommt die Elektrizität im weitesten Maasse zur Anwendung. So werden die durchlaufenden Liniensignale, die Annäherungs-, Avertirungs- oder Niveausignale, sowie die verschiedensten sonstigen Distanzsignale, desgleichen die Interkommunikationssignale mit Benutzung der Elektrizität bethätigt. Dasselbe gilt von den Blockeinrichtungen, welche vom Ingenieur Rank in einem besonders ausführlichen Artikel behandelt sind. Wir finden darin von dem ältesten Blockapparat, welcher 1844 von Will. Fothergill Cooke konstruirt und auf der Norwich-Yarmouthstation der Great Eastern Railway ausgeführt wurde, angefangen alle nennenswerthen Systeme, welche seither aufgetaucht sind. Eigenthümlich ist in dem Entwickelungsgang der Blockeinrichtungen die Thatsache, dass, wie man sich schon in der ersten Zeit dem Ideal einer Streckenblockeinrichtung, den fahrenden Zug auf eine stets gleich bleibende Distanz zu decken, zu nähern versuchte und die Verständigung über den Zustand der Strecke nicht durch optische, neben dem Geleis aufgestellte Signale, sondern durch akustische oder optische Signale, welche auf der Zugmaschine angebracht wurden und deren Bethätigung durch die Züge selbst bewerkstelligte, — auch in der neuesten Zeit, speziell in Amerika, wieder zum „automatischen Blocksystem" zurückkehrte.

Eine weitere ausserordentlich wichtige Verwendung im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs findet die Elektrizität zur Ermöglichung der Stellung entfernter Weichen oder Signale von einem Punkt aus.

Wie dem Rank'schen Artikel „Stellwerke" zu entnehmen ist, findet erst in neuester Zeit zur Bethätigung der Stellwerke an Stelle der Elektrizität auch Luftdruck (Westinghouse, Swissvale) Verwendung, ein anderes System (Bianchi-Servettaz) ist für hydraulische Kraftübertragung eingerichtet. Mit den Artikeln, welche den Eisenbahnbau, den Lokomotiv- und Wagenbau, sowie die Telegraphensignale und sonstigen Sicherungseinrichtungen behandeln, ist der technische Theil des Werkes noch lange nicht erschöpft, wir finden darin noch zahlreiche Abhandlungen über Maschinen, Apparate, Geräthe und Werkzeuge, welche im Eisenbahnwesen häufige Verwendung finden, so über Bagger, Bohrapparate für Gestein einerseits, Metall und Holz andererseits. (Besondere Artikel sind der Brandt'schen und Burleigh'schen Gesteinsbohrmaschine gewidmet.) Brückenwaagen, Centrirapparate, Drehbänke, Dampfmaschinen, Dampfhämmer, Flaschenzüge, Fraismaschinen, Feilmaschinen, Hebemaschinen, Hobelmaschinen, Lochmaschinen, Nietmaschinen, Pumpen, Räderpressen, Sägen, insbesondere Schienensägen, Schienenbiegevorrichtungen, Schmieden, Schmiedepressen, Stemmmaschinen, Stossmaschinen, Winden usw. Wir erwähnen ferner, soweit Vorrichtungen für Betriebszwecke in Betracht kommen, die Billetdruck-, Zähl- und Stempelapparate, Geleisheber, Krahne, Ladebrücken, Kohlenladevorrichtungen, Rollböcke zum Transport schmalspuriger Wagen auf vollspurigen Bahnen, Sandstreuvorrichtungen usw.

Auch die wichtigsten im Eisenbahnwesen Anwendung findenden Bau- und Verbrauchsstoffe sind besonders behandelt so Beleuchtungsstoffe, Brennmaterialien, Desinfektionsmittel, Dichtungsmaterialien, Putzmaterialien, Schmiermaterialien, Tränkungsmaterialien (im Artikel „Tränkungsverfahren"), Wärmeschutzmittel; desgleichen finden sich eingehende Artikel über Cement, Eisen und Stahl (von Professor Dr. Karl Haushofer), Holz, Kupfer, Messing, Zinn, Zink usw. Nicht zu vergessen ist endlich eine Anzahl von Artikeln aus dem Gebiete der Mechanik so die Artikel Adhäsion, Dilatation, Durchbiegung, Elastizität und Festigkeit, Elastizitätsgrenze usw., ferner die auf geodätische und sonstige Messungen bezüglichen Artikel, wie Absteckungen, Flächenmessungen, Horizontalaufnahmen, Höhenmessungen, Längenmessungen, Photogrammetrie, Vertikalaufnahmen, Winkelmessungen; dann über die verschiedensten Messinstrumente, als Abnutzungsmesser, Barometer, Dehnungszeichner, Distanzmesser, Dynamometer, Durchbiegungszeichner, Fahrgeschwindigkeitsmesser, Lehren, insbesondere Spurlehren, Nivellirinstrumente, Tachymeter usw.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Geestemünde-Cuxhaven (44,3 km) und Speckenbüttel-Bederkesa (17,6 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss. Zum arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist der I. Nachtrag herausgegeben und an die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen. Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag I erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2088 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstands- usw. Verzeichniss (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 2094 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 2107 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende Technikerversammlung (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 2136 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2156 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende Technikerversammlung (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 2172 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende Technikerversammlung (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 2198 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die in Budapest abzuhaltende Technikerversammlung (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2202 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen (abgesandt am 4. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Hauptwerks bezogen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die im Jahre 1896 in Oesterreich sicherzustellenden Lokalbahnen.

Der vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses in dessen Plenum über die diesbezügliche Regierungsvorlage erstattete, vom Abg. Dr. Russ verfasste Bericht bedauert die verspätete Unterbreitung der Vorlage. Er verweist zwar auf die langwierigen Vorverhandlungen, die jedes Lokalbahnprojekt erfordert, bemerkt aber: „Die Eile, mit welcher das Parlament zum Schlusse seine letzte Billigung zu geben berufen wird, erscheint bei solcher Sachlage zwar geboten, ist aber zu beklagen. Die arge Lückenhaftigkeit der ganzen Berathung angesichts des in kürzester Frist zu erwartenden Schlusses der Session ist die Erklärung dafür, dass nur zwei Wünschen die Form der Resolution gewährt wurde. Dies bezieht sich auf die Ausführung der Projekte Wolframs-Zlabings und Stein (in Krain) nach einem Punkte der Linie Cilli-Wöllan. Ebenso oder noch mehr berechtigte Forderungen fanden diese Form nicht, weil es einfach unmöglich war, eine vielleicht recht nothwendige Debatte zu führen.“ Der Bericht bedauert noch die Ueberschreitungen bei den Kostenvoranschlägen für die Lokalbahnen in Steiermark weil solche Erscheinungen die ganze Lokalbahnaktion gefährden können. Im übrigen wird die Annahme der Vorlage empfohlen.

Das Projekt des Donau-Oderkanals und anderer Wasserstrassen.

Der volkswirthschaftliche Ausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat über die diesfälligen Petitionen die folgende Resolution beschlossen: „Die Regierung wird aufgefordert, alles Geeignete vorzukehren, damit ein zweckentsprechendes und für den Staatsschatz vortheilhaftes Uebereinkommen mit einer Privatunternehmung für die Erbauung eines Donau-Oder-Weichselkanals nunmehr mit thunlicher Beschleunigung zur Durchführung gelange. Falls jedoch die Geneigtheit, den Bau des Donau-Oder-Weichselkanals einer Privatunternehmung zu überlassen, nicht vorhanden wäre, wird die Regierung aufgefordert, diese seit Menschenaltern als im hohen Grade dringlich erkannte Angelegenheit in ihre Hände zu nehmen und deshalb ein grosses Anlehen zu kontrahiren zum Zwecke des Baues folgender Wasserstrassen: a) eines Donau-March-Oder-Weichselkanals mit den Stichkanälen nach Brünn und Olmütz; b) eines Donau-March-Elbekanals über Olmütz; c) eines Donau-Moldau-Elbekanals, endlich d) die Aktivirung der Schifffahrt auf dem Dniesterflusse von Halicz bis zur Russischen Grenze zu veranlassen.“

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende März d. J.

Zu den mit Ende Februar d. J. in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen (696,50 km) sind im Monat März durch den Baubeginn der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn, der Theilstrecke Pladen-Protiwitz-Luditz, der Lokalbahn Rakonitz-Petschau und der Lokalbahn Zell am See-Kriml (Pinzgauer Bahn) zusammen 94,14 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Theilstrecke Podebradstrasse-Vysocan (Nova Balabenka) der Prager elektrischen Strassenbahn mit 2,20 km. Es verblieben somit Ende März in Oesterreich 789,7 km Eisenbahnen in Ausführung; hiervon entfallen 212,66 km auf Staatsbahnen, 22,20 km auf die Wiener Stadtbahn und 554,85 km auf Lokalbahnen. Beim Eisenbahnbau waren im März 9331 Arbeiter, somit 12 Arbeiter auf 1 km beschäftigt.

Bahneröffnungen.

Die Verbindungsbahn zwischen der Eisenbahnstrecke Budapest-Dorogh-Gran und der Budapester Ringbahn, beide Linien im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, wurde dem Betriebe übergeben. („Verordn.-Bl. f. E. u. Sch.“ vom 19. Mai d. J.)

Die Lokalbahn Karczag-Tiszafüred wurde mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Kún-Madaras, Tisza-Szt. Imre und Tisza-Szöllös, mit der für den Personen-, Gepäck,- Wagenladungs- und Viehverkehr eingerichteten Halte- und Ladestelle Karczag-Vásártér (Marktplatz) und der nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Haltestelle Tatárülés am 17. Mai d. J. eröffnet. Den Betrieb dieser einer Aktiengesellschaft gehörenden Lokalbahn führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, bezw. deren Betriebsleitung in Arad.

Am 16. Mai d. J. wurde die restliche Theilstrecke Oberndorf-Lamprechtshausen der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen, mit den Stationen Bürnmoos und Lamprechtshausen und der Personen-Haltestelle Ziegelhaiden, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien geführt.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 20. Mai d. J. ist die im Kilometer 6,140 der Lokalbahn Wotic-Selcan (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) zwischen den Stationen Janowitz und Stetkowitz gelegene Haltestelle Woracitz für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Entfernung von Woracitz beträgt nach Wotic 8 km, Janowic bei Wotic 3 km, Stetkowic 5 km, Amschelberg 10 km und Selcan 15 km.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat März d. J.

In jenem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11277074 Personen und 9207045 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28038144 fl. erzielt, d. i. für 1 km 916 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 10236881 Personen und 9099954 t Güter, 26603200 fl. oder für 1 km 896 fl.; daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 29684474 Personen und 26692357 t Güter gegen 27427096 Personen und 25661189 t Güter im Jahre 1895 befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 79215173 fl., im Vorjahre auf 73489034 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 3 Monaten des laufenden Jahres 30596 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29689 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1896 auf 2589 fl. gegen 2475 fl. im Vorjahre, d. i. um 114 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1896

auf 10 356 fl. gegen 9 900 fl. im Vorjahre, d. i. um 456 fl., mithin um 4,6 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 3 Monate 1896 erzielten Kilometerergebnisses haben von den im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 56 verzeichneten 143 Eisenbahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: Aussig-Teplitzer Eisenbahn 52 384 fl., Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Strecke) 33 360 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 30 424 fl., Leoben-Vordernberger Bahn 25 532 fl., Buschtěhrader Eisenbahn Linie Lit. B. 23 336 fl., Lokalbahn Swolenowes-Smecna 21 476 fl. und Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 21 244 fl.

Das Betriebsstatut der Budapester elektrischen Untergrundbahn

wurde vom offiziellen Organ des Ungarischen Handelsministeriums „vasuti és közlekedési közlöni“ publizirt. Die gestattete Maximal-Fahrgeschwindigkeit beträgt 40 km in der Stunde; dieselbe ist zu ermässigen, wenn auf dem Bahnkörper ein Hinderniss sichtbar wird, in Krümmungen, in der Nähe der zu erreichenden Stationen, wenn die Bahn nicht frei übersehen werden kann und wenn das Signal „Langsam fahren“ gegeben wird. Die Wagen haben in derselben Richtung einander auf Stationsdistanz zu folgen. Die Stationen sind untereinander, mit der Centralstation und mit den Verkehrsbahnhöfen durch das Telephon zu verbinden. Vor dem Eintritt auf die inneren Perrons ist die Fahrkarte aus dem zu diesem Zwecke aufgestellten Automaten zu kaufen. Personen mit schmutzigen Kleidern (von der Arbeit kommende Maurer, Rauchfangkehrer, Müller usw.) dürfen den Perron nicht betreten. In den Wagen ist das Rauchen, Spucken und die Mitnahme von lebenden grösseren Thieren oder übelriechenden Gegenständen verboten. Uebertretungen des Statuts können mit einer Geldstrafe bis 50 fl., event. mit Arrest bestraft werden, wenn kein schwereres Vergehen vorliegt.

Generalversammlung der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.

In dieser Versammlung widmete der Vorsitzende dem dahingeschiedenen Direktor dieser Bahn Benjamin Boros einen warmen Nachruf; dessen Andenken wurde durch eine reiche Dotation für die Hinterbliebenen und ein seinen Namen tragendes Stipendium von 10 000 fl. für Studirende der Technik geehrt. Dem Jahresberichte für 1895 ist zu entnehmen, dass der Ausbau der am 7. November v. J. eröffneten Linie Gurahoncz-Nagyhalmágy bis nach Bradi fortschreitet. Die Einnahmen betrugen 1 511 461 fl., die Ausgaben 904 089 fl. Es wurde beschlossen, von dem unter Zuziehung des Uebertrages von 1894 und dem Gewinn aus den gesellschaftlichen Realitäten sich ergebenden Gesammtüberschuss von 639 272 fl. eine 6 % Dividende an die Aktionäre zu vertheilen.

Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen.

Der in dieser Versammlung am 18. Mai d. J. zur Verlesung gebrachte Geschäftsbericht für 1895 konstatirt einen empfindlichen Rückschlag in der seit einer Reihe von Jahren bemerkbaren fortschrittlichen Entwickelung des Unternehmens. Einerseits seien die Einnahmen hauptsächlich unter dem Einflusse der Zuckerkrisis sehr erheblich zurückgeblieben, andererseits haben die Ausgaben infolge der Kosten für ungewöhnlich grosse Schneesäuberungen, der Mehrauslagen für umfangreichere Maschinenreparaturen, sowie der Mehrbelastung der Gesellschaft durch die Ausdehnung ihrer gesetzlichen Unfallversicherungspflicht eine nicht unbeträchtliche Steigerung erfahren. Die Betriebseinnahmen betrugen 537 835 (— 112 120) fl., die Betriebsausgaben 300 623 (+ 25 001) fl., sodass ein Betriebsüberschuss von 237 212 (— 137 121) fl. resultirt. Der Betriebskoeffizient stellt sich sonach auf 55,89 % gegen 42,41 % im Vorjahre. Nach Bestreitung der Steuern, Fondsbeiträge und der sonstigen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben ergibt sich ein Reinerträgniss von 201 710 fl. Nachdem der Prioritätsdienst für das abgelaufene Jahr 237 672 fl. in Anspruch genommen hat, resultirt ein Abgang von 35 962 fl., welcher durch den vereinbarungsgemässen Zuschuss der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gedeckt erscheint.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.

In dieser am 19. Mai d. J. in Prag abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Aktienkupon mit 8,5 % gleich 12,75 fl. einzulösen. Dem Erneuerungsfonds wurde mit Rücksicht darauf, dass im Jahre 1895 grössere Auslagen aus gesellschaftlichen Fonds bestritten wurden, der Betrag von 106 000 fl. zugewiesen. Der Verwaltungsrath erhält als Tantieme 59 007 fl., der Rest von 948 389 fl. wird vorgetragen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, Prioritäts-Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 6 Millionen Gulden zu emittiren und die neuen Titres nach Maassgabe des vom Verwaltungsrathe zu beurtheilenden Bedürfnisses zu begeben. Sodann soll der Verwaltungsrath eine Umwandlung der bestehenden Prioritätenschuld in eine niedriger verzinsliche vornehmen, die erforderliche staatliche Genehmigung einholen, namens der Gesellschaft alle auf die erwähnten Transaktionen bezüglichen Maassnahmen, insbesondere auch alle Detailbestimmungen, endgültig treffen und etwaige damit im Zusammenhange stehende Verhandlungen mit der Regierung abschliessen.

Generalversammlung der Lokalbahn Debreczen-Füzesabony-Ohátpolgár.

Dem Jahresbericht für 1895 zufolge entwickelt sich der Waarenverkehr überaus günstig. Die Reineinnahme betrug 103 836 fl., von welchem Betrage 97 502 fl. auf die Einlösung des Kupons der 40 606 Prioritätsaktien mit je 2 fl. 40 kr. verwendet werden.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

In dieser am 19. Mai d. J. in Teplitz abgehaltenen Versammlung wurde konstatirt, dass der Gewinn für das Vorjahr 163 328 fl. beträgt, wovon 107 765 fl. auf das Kohlenwerk entfallen. Es wurde beschlossen, den Kupon wie im Vorjahre mit 5 % = 2,50 fl. einzulösen und 50 000 fl. dem Amortisationskonto zu überweisen.

Aus dem Geschäftsbericht ist hervorzuheben, dass der Gesellschaft im März 1896 seitens des Steueramts die Rückzahlung der Staatssteuern im Betrage von 266 564 fl. eingeflossen ist. Wegen der Rückvergütung der Landes-, Bezirks- und Gemeindeumlagen seien die nöthigen Schritte unternommen worden. Der Verwaltungsrath erklärt ferner in diesem Bericht, er halte wohl die Eventualität einer Ausdehnung des Geschäftsbetriebes nach wie vor aufrecht, aber trotzdem müsse für alle Fälle vorgesorgt werden, dass der Buchwerth des Kohlenwerkes innerhalb derjenigen Zeit, in welcher eine Produktion mit Wahrscheinlichkeit noch ausführbar ist, zur Amortisation gelangen könne. Der Gesellschaft ständen zu diesem Zweck zusammen rund 810 000 fl. zur Verfügung.

Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In dieser am 29. Mai d. J. stattgehabten Versammlung wurde der Jahresbericht für 1895 verlesen, welcher zugleich einen Rückblick auf die 10jährige Periode seit Ertheilung der neuen Konzession enthält. Das Anlagekapital der Bahn hat sich innerhalb dieser Zeit von 138,9 auf 211,7 Millionen Gulden erhöht. Die Anzahl der beförderten Personen ist von 4,1 auf 10 Millionen, d. i. um 145,9 % gestiegen. Die Zahl der transportirten Gütertonnen hat sich von 7,6 auf 12 Millionen, jene der Netto-Tonnenkilometer von 991,2 auf 1 558,3 Millionen gesteigert. Die Betriebseinnahmen sind von 24,2 auf 34,8 Millionen oder um 43,8 % gestiegen. Die Ursache für diese geringere Progression liegt in der Ermässigung der Tarife. Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer ist nämlich seit dem Jahre 1886 von 1,98 auf 1,29 kr., die Einnahme für das Netto-Tonnenkilometer von 1,978 auf 1,85 kr. gesunken. Der Personentarif der Nordbahn ist gegenwärtig der billigste in ganz Oesterreich und wohl auch, insoweit die vorherrschenden Reiseentfernungen in Betracht kommen, in der ganzen Welt. Der Gütertarif der Nordbahn ist jenem der Staatsbahnen fast gleich. Ungeachtet der bedeutenden Ausgaben und der forwährenden Verbesserungen der Bahnanlagen und trotz der durch die Zunahme des Anlagekapitals bewirkten Vermehrung des Verzinsungs- und Tilgungserfordernisses ist der Reingewinn des Hauptbahnnetzes von 7,2 auf 9,3 Millionen Gulden gestiegen. Während im ersten Jahre der neuen Konzession die Staatsverwaltung noch keinen Antheil am Gewinn der Nordbahn bezog, hat dieselbe für das abgelaufene Jahr eine Quote von 943 000 fl. erhalten. Der Antheil des Staates betrug während der abgelaufenen 10 Jahre zusammen 5,6 Millionen Gulden.

In der Debatte wurde der Befriedigung über die günstige Entwickelung der Einnahmen Ausdruck gegeben und auch die bedeutende Steigerung der Betriebsausgaben, welche vornehmlich in der Verbesserung der Gehalte, Löhne und Versorgungsgenüsse des Personals ihren Grund habe, besprochen. Es wurde beantragt, mit dem Bau neuer Lokalbahnen einzuhalten, weil die Nordbahn jetzt in jene kritischen Jahre trete, deren Dividende maassgebend für die Bestimmung der Einlösungsrente sein werde. Der Präsident erklärte, dass ein Theil der erhöhten Personalauslagen zu den Kosten der Unfallversicherung seinen Grund finde, zu welcher die Verwaltung durch das Gesetz gezwungen sei. Die Verbesserung der Personalbezüge der Beamten entspringe einer wirklichen Nothwendigkeit. Eine Gesellschaft, die in so günstigen Verhältnissen steht wie die Nordbahn, müsse für ihr Personal etwas thun, wenn dasselbe seine Pflicht so gut erfülle, wie dies that-

sächlich der Fall sei. Die Unzufriedenheit sei heutzutage eine allgemeine. Die Verwaltung lasse sich aber durch dieselbe absolut nicht in ihren Tendenzen beirren und werde so vorgehen, wie sie es als am besten für das Institut halte. Die Lokalbahnen werden sich gewiss mit der Zeit entwickeln. Der Hauptausfall betreffe die Linie Bielitz-Kalwarya, zu deren Ausbau die Nordbahn durch ihre Konzession verpflichtet war. Die Verwaltung werde an den Bau von neuen Lokalbahnen nur dann schreiten, wenn sie die Ueberzeugung habe, dass diese Lokalbahnen richtig gewählt sind und für das Hauptunternehmen förderlich sein werden.

Die Dividende wurde hierauf mit 137¼ fl. festgesetzt. Der Julikupon gelangt einschliesslich der 2½ % Abschlagszahlung für das laufende Jahr mit 111 fl. zur Einlösung.

Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen.

Nach dem in dieser am 23. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung vorgelegten Geschäftsbericht ergibt sich aus der Betriebsführung des abgelaufenen Jahres ein Ueberschuss von 3 614 fl., nach den statutarischen Abzügen für Zinsen und Tilgung verbleibt ein Reingewinn von 322 fl., welcher auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec.

In der am 23. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung wurde der Bericht für 1895 über die Ergebnisse des durch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführten Betriebes genehmigt. Aus dem nach der Tilgung von 20 Stück Prioritätsaktien verfügbar bleibenden Gewinn von 149 785 fl. wird für jede Prioritätsaktie eine 5 % Dividende von 10 fl. und für jede Stammaktie eine ⅞ % Dividende, d. i. 1 fl. 75 kr., ausbezahlt; 870 fl. werden zur Abschreibung der in der Hauptbilanz mit dem Betrage von 763 fl. eingestellten Projektskosten für die Dampfstrassenbahn in Lemberg verwendet und der Rest des Gewinnes auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ueber den in dieser am 26. Mai d. J. stattgehabten Versammlung verlesenen Rechenschaftsbericht für 1895 fand eine Debatte statt, in welcher der Präsident auf die Anfrage mehrerer Aktionäre im wesentlichen folgendes erwiderte: Die Verwaltung hat versucht, in diesem Jahre eine andere Ermittelung für die Aufstellung der provisorischen Einnahmenausweise ausfindig zu machen. Bis zum vorigen Jahre wurden diese Ausweise auf Grundlage der durchfahrenen Zugkilometer aufgestellt. Diesmal wurde auf Grund von Erhebungen, welche mehrere Jahre zurückreichen, eine neue Methode gewählt, wonach diese provisorischen Ausweise nach den Roheinnahmen, und zwar auf Grund desjenigen Prozentsatzes aufgestellt werden, welcher der Bahn erfahrungsgemäss von den Roheinnahmen verbleibt. Dieser Prozentsatz hat in den letzten Jahren so geringfügige Schwankungen erlitten, dass man immerhin annehmen kann, dass die auf dieser Basis ermittelten Ausweise ein zutreffenderes Bild über die Entwickelung der Bahn geben können, als die immerhin schwankenden Schätzungen auf Grund der durchfahrenen Zugkilometer. Wir wollen ferner vom laufenden Monate angefangen versuchsweise in den zu veröffentlichenden Ausweisen die Daten der sogen. definitiven Monatsausweise, bezw. den Unterschied dieser definitiven Ausweise gegenüber den veröffentlichten provisorischen Ausweisen zur Publikation bringen; die Korrektur dieser Ziffern wird in den Jahresabschlüssen erfolgen. Schwankungen, welche sich während des Jahres ergeben, werden hierdurch nicht vermieden werden. In Hinkunft werden diese Differenzen, wenn man auch die definitiven Monatsausweise veröffentlicht, in den einzelnen Monaten viel greller hervortreten, so dass die definitiven Ziffern vielleicht viel irreführender sein können, als die provisorischen Ausweise. Der Präsident besprach sodann die Verhältnisse des Ergänzungsnetzes und konstatirte, dass nunmehr ein gemeinsamer Schlüssel der Garantieberechnung zu Grunde gelegt wird, welcher sich aus den Einnahmen des alten Netzes und des Ergänzungsnetzes nach Abzug der gemeinsamen Betriebsausgaben ergibt. Dies sei für die Gesellschaft mit geringeren Ausgaben verbunden als die frühere Methode. Bezüglich der Domänen wäre es allerdings rationeller, alljährlich regelmässige Abschreibungen am Kapitalswerthe vorzunehmen, als, wie dies bisher geschehen, den Investitionsbedarf aus den Betriebsergebnissen zu decken. Die Frage bedürfe jedoch eines eingehenden Studiums, zumal hier die sehr komplizirten Steuerverhältnisse in beiden Reichshälften mitspielen. Die Domänen haben trotz ihrer Bedeutung und des namhaften in ihnen investirten Kapitals für das gesammte Unternehmen der Staatsbahn jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Sowohl die Befürchtungen als die Hoffnungen, welche bezüglich der Domänen und einer veränderten Buchungsmethode der bei ihnen vorzunehmenden Investitionen gehegt werden, fallen für das gesammte Aktienkapital der Staatsbahn, welches 105 Millionen Gulden in Gold beträgt, nicht schwer in die Waagschale. Es sei wahrscheinlich, dass die Investitionen nach einer gewissen Zeit eine Reduktion erfahren werden, allein für die nächste Zeit sei eine Verringerung der Ausgaben nicht möglich, da die Verwaltung noch viel zu thun habe, um die Unternehmungen der Gesellschaft auf die Höhe der konkurrirenden Unternehmungen in Oesterreich und Ungarn zu bringen. Ein bestimmtes Investitionsprogramm lasse sich nicht aufstellen, wohl aber werde es vielleicht möglich sein, einen fixen Abschreibungsschlüssel für die verschiedenen Unternehmungen zu finden, wenn einmal erst in beiden Reichshälften die Steuergesetzgebung hierfür eine feste Grundlage geschaffen hat. Die über die Verwendung des Reingewinnes gestellten Anträge, welche die Bezahlung einer Dividende von 28 Frcs., sowie die Bemessung des Vortrages mit 1 097 222 fl. bezwecken, wurden einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn.

In dieser am 29. Mai d. J. neuerlich zusammengetretenen Versammlung erklärte der Verwaltungsrath mit Ausnahme eines Mitgliedes seinen Rücktritt und begründete denselben damit, dass sich Meinungsverschiedenheiten unter den Mitgliedern der Verwaltung herausgestellt haben und dass anzunehmen ist, dass die von der Verwaltung vertretenen Ansichten mit den Ansichten der Majorität der in der heutigen Versammlung anwesenden Aktionäre nicht im Einklange stehen.

Auf die Anfrage eines Aktionärs nach den näheren Umständen des Zerwürfnisses erklärte der Präsident, dass er sich nicht für berechtigt halte, die gewünschten Aufklärungen zu ertheilen, da dies die Zwecke, welche die Gesellschaft anstrebt, schädigen könnte. (Wie in der Versammlung privatim verlautete, hängt diese Demission mit der Prioritätenkonversion zusammen.) Derselbe Aktionär erkundigte sich dann auch über den Stand der Konversionsfrage, worauf der Präsident erwiderte, dass die in Berlin gepflogenen Unterhandlungen zu keinem Resultat geführt haben, da die Dresdner Bank als das in Deutschland führende Institut der Bankvereinsgruppe erklärt hatte, die Konversion weder unter den Bedingungen des Uebereinkommens mit der Regierung, noch unter anderen Bedingungen, über die eingehend verhandelt wurde, durchführen zu können. (Die Gruppe findet bekanntlich den Emissionskurs für die neuen 3 % Goldprioritäten unter den heutigen Verhältnissen als zu hoch.)

Es wurde beschlossen, den Kupon der Stammaktien mit 3,5 fl. einzulösen. Die Tantiemen der Verwaltung wurden für 1896 mit 7 000 fl. festgesetzt. Ein Aktionär überreichte gegen diesen Beschluss einen Protest, da die Prag-Duxer Bahn kein Recht mehr habe, als protokollirte Firma zu existiren.

Von den 6 Verwaltungsräthen, welche ihre Stelle niedergelegt hatten, wurden 3 wieder- und 3 neugewählt.

Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Bahn.

Dieser am 19. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung wurde vom Vorsitzenden in Erinnerung gebracht, dass diese Unternehmung ihren 25jährigen Bestand begehe und sich, ungeachtet der entgegengestandenen grossen Schwierigkeiten, dank dem von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit grosser Umsicht geführten Betriebe, ganz konsolidirt hat.

Im Jahre 1871 betrugen die Gesammteinnahmen rund 259 000 fl. und das Reinerträgniss abzüglich der Darlehensverzinsung 49 703 fl. = 3,44 %. Im abgelaufenen Jahre betrugen die Gesammteinnahmen 383 295 fl. Die eigentlichen Betriebsauslagen betrugen 133 766 fl. und sind gegen das Vorjahr um 11 341 fl. geringer. Die Steuerleistung ist um 1 671 fl. gestiegen. Das Reinerträgniss hat den Betrag von 137 659 fl. = 9,49 % erreicht und ist demnach seit 1871 um 176,9 % gestiegen. Es wurde beschlossen, von den nach Abzug der statutarischen Dotationen verfügbar bleibenden 131 755 fl. den Betrag von 108 750 fl. zur Zahlung einer 7,5 % Dividende, d. i. 15 fl. pro Aktie zu verwenden und den Rest von 23 005 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Simmeringer Maschinenfabrik.

In dieser am 18. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung wurde der Jahresbericht pro 1895 erstattet. Nach demselben beträgt die Summe der verkauften Erzeugnisse 1 252 000 fl., die Gesammtsumme der Auslagen 1 204 000 fl. Es ergibt sich somit ein Betriebsüberschuss von 47 856 fl., der sich zuzüglich des Gewinnvortrags vom Jahre 1894 auf 50 119 fl. erhöht. Es wurde beschlossen, von dem nach Abzug der statutarischen Abschreibungen verfügbar bleibenden Gewinn von 31 047 fl. auf jede Aktie 3 fl., d. i. auf 10 000 Aktien 30 000 fl., als 3 % Dividende zur Vertheilung zu bringen und die restlichen 1 047 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Weitere Anträge des Verwaltungsraths gehen dahin: 1. Das Gesellschaftskapital soll

um 500 000 fl., d. i. auf 1 500 000 fl. durch Ausgabe von 5 000 Stück Aktien à 100 fl. erhöht werden. Das Bezugsrecht auf die neu zu emittirenden Aktien soll den alten Aktionären in der Weise eingeräumt werden, dass dieselben auf je zwei alte Aktien eine neue, und zwar zum Kurse von 120 fl. beziehen können; der hieraus zu erlösende Kursgewinn soll in den Reservefonds hinterlegt werden. Die Bestimmung des Zeitpunkts für die Aktienemission wird dem Verwaltungsrath anheimgegeben. 2. Die Maximalhöhe des Reservefonds soll — anstatt wie bisher mit 100 000 fl. — mit 300 000 fl. festgestellt werden. Diese Anträge, sowie die hierauf bezugnehmenden Statutenänderungen wurden ebenso wie der Antrag angenommen, der Verwaltungsrath wolle der nächsten Generalversammlung den Entwurf eines Pensionsinstituts für die Beamten der Gesellschaft zur Genehmigung vorlegen.

Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft.

Von der Verlesung des Geschäftsberichts für 1895 wurde in dieser am 29. Mai d. J. stattgehabten Versammlung Umgang genommen. Bei deren Beginn gab der Präsident folgende Erklärung ab: „Schon in der letzten Generalversammlung wurde mitgetheilt, dass zu dem Zwecke, um das Anwachsen der Lasten des Dienstes der 3 % Obligationen zu decken, die Verwaltung durch eine Reihe von Jahren je eine mässige Reserve für den besagten Obligationendienst vorzuschlagen beabsichtige und dass sie nach Ablauf der drei Jahre, auf welche das mit den Regierungen vereinbarte Investitionsprogramm sich erstreckt, also vom Jahre 1896 ab, die Bildung dieser Reserve beantragen werde. Es entstehen nämlich aus dem Dienste der 3 % Obligationen anlässlich der mit den Verloosungen abnehmenden Summe des Abzugs von 2 Frcs. von den Jahreszinsen jeder Obligation jährlich wachsende Lasten. Aus jenen Rücklässen würden nun späterhin die Beträge entnommen werden, welche das Anwachsen der Lasten decken. Ferner wurde hinsichtlich des obengedachten Abzugs eine entsprechend erscheinende Deckung für zu gewärtigende weitere Emissionen ins Auge gefasst, wie es die damaligen Verhältnisse für angezeigt erscheinen liessen. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen scheint jedoch ein spezieller Abzug für die Verzinsung und Tilgung künftiger Emissionen nicht geboten. Die Berechnungen haben nämlich folgendes Resultat ergeben: Durch 10 Jahre ein fixes Erforderniss von jährlich 900 000 Frcs. und durch weitere 13 Jahre ein successive abnehmendes Erforderniss, sodass nach Ablauf von zusammen 23 Jahren jede weitere Reserveanlage entfällt. Die Reserve würde also per Aktiendividende und Jahr in der ganzen 23jährigen Periode im Durchschnitte rund 90 Cts. erfordern bezw. während der ersten 10 Jahre den jährlichen Betrag von etwas mehr als 1,20 Frcs., welcher in den folgenden 13 Jahren successive bis auf Null herabsinkt. Obwohl eine Reservebildung in dieser Höhe rechnungsmässig genügen würde, glaubt dennoch die Verwaltung, dass hierfür der im Vorjahre als Durchschnitt erwähnte Abzug von 1,50 Frcs. per Aktiendividende diesfalls als Minimalabzug zu Grunde gelegt werde und dass die bezügliche Summe durch 10 Jahre in gleicher Höhe und dann successive abnehmend durch weitere 13 Jahre zur Reservebildung für den Dienst der 3 % Obligationen zu widmen wäre, was für die 23 Jahre einen Durchschnitt von 1,07 Frcs. ergibt. Denn es erscheint der Verwaltung geboten, für gewisse Eventualitäten, wie Sinken des Zinsfusses, auf welchen die Reserve berechnet ist, usw. einen Sicherheitskoeffizienten mit in Rechnung zu ziehen. Es wird demnach die Verwaltung bereits aus den Erträgnissen des Jahres 1896 die entsprechende Summe zur Bildung einer Spezialreserve für den Dienst der 3 % Obligationen entnehmen. Der Grund, weshalb wir nicht schon für das Jahr 1895 den Beginn dieser Reserveanlage vorgeschlagen haben, liegt darin, dass dieses Jahr das letzte jener drei Jahre ist, in welchen die Gesellschaft laut Vereinbarung mit den Regierungen verschiedene Investitionen auf Kapitalkonto theilweise aus dem Betriebserträgnisse zu decken übernommen hatte, und dass daher die Dividende in höherem Maasse, als jener Abzug beträgt, ohnehin schon belastet ist.“

Mehrere hierauf erfolgte Anfragen wurden vom Präsidenten wie folgt beantwortet: Die politischen Verhältnisse sind der einzige Grund, welcher die Verwaltung verhinderte, über die Bedeckung künftiger Investitionserfordernisse durch Ausgabe von Prioritäten der Generalversammlung Mittheilungen machen zu können. Die Verhandlungen über diesen Punkt sind sehr weit vorgeschritten, und es ist anzunehmen, dass in kurzer Zeit die Regierung die Verhandlungen mit uns endgültig abschliessen wird. Bezüglich der Konversion der 5 % Prioritäten hat die Regierung nicht nur prinzipiell zugestimmt, sondern ihre wirkliche Genehmigung zur Durchführung der Konversion gegeben. Die Bedingungen, welche die Regierung an diese Konversion geknüpft hat und knüpfen musste, können von der Südbahn angenommen werden, und es ist ein Scheitern der Verhandlungen ganz ausgeschlossen. Der Betrieb der Südbahn ist jetzt ein günstiger, und die Bruttoeinnahmen des Jahres 1895 waren die höchsten, welche die Gesellschaft jemals erzielt hat. Dies fällt um so mehr ins Gewicht, als im abgelaufenen Jahre der Betrieb infolge von Schneeverwehungen durch mehr als 40 Tage gestört war und uns hieraus ein Einnahmenentgang von 500 000 fl. und eine Mehrausgabe von 400 000 fl. erwuchs. Im laufenden Jahre haben die ersten 5 Monate bereits eine Mehreinnahme von 500 000 fl. gebracht. Die Zukunft ist günstig, da der Erntestand in Ungarn sich als ein sehr guter erweist, was für die Südbahn ein sehr wichtiger und ausschlaggebender Umstand ist. Der Plan der zweiten Bahnverbindung mit Triest wurde in der letzten Zeit vielfach ventilirt. Die Frage ist berechtigt, ob die Südbahn diese Linie als eine schadenbringende Konkurrenzbahn betrachtet. Wir erklären, dass wir die Tauernbahn durchaus nicht als eine Konkurrenzbahn ansehen, die uns einen grossen Schaden bringen kann. Die Tauernbahn eröffnet dem Emporium von Triest ein neues Hinterland. Sie verbindet Triest mit Süddeutschland, welches früher kürzere Verbindungen mit Venedig und Genua hatte. Wenn uns auch die Tauernbahn im Binnenverkehre da und dort einen kleinen Nachtheil bringen sollte, so dürfte derselbe gewiss dadurch reichlich aufgewogen werden, dass eine grössere Ausfuhr über Triest auch eine grössere Einfuhr von Triest aus schafft, woraus die Südbahn jedenfalls profitiren kann. Die Tauernbahn dürfte kaum vor 5 oder 6 Jahren vollendet sein. Selbst für die weite Zukunft ist jedoch die Tauernbahn für uns nichts beängstigendes. Die Anträge über die Verwendung des Reingewinns wurden angenommen und die Dividende mit 5 Frcs. gegen 4 Frcs. im Vorjahre festgesetzt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die von den Generalversammlungen der grossen Privatbahnen beschlossenen Dividenden haben den Transportmarkt wenig beeinflusst, weil die diesbezüglichen Verwaltungsanträge schon früher bekannt waren und somit eskomptirt wurden. Sonst wäre nur zu bemerken, dass die Erhöhung der Zuckerprämie von beiden Regierungen geplant wird, und dass das Goldagio bei Zollzahlungen in Silber auch für Juni, wie im Monat Mai d. J. mit 19,5 % festgestellt wurde. Die Stimmung für Bahnwerthe war eine getheilte; es erhöhten sich die Kurse der Aktien der Elbethalbahn (274,25), Staatsbahn (348,50), Südbahn (93,25), der beiden Buschtêhrader Bahnen (Littera A 1517, Littera B 547), der Böhmischen Nordbahn (274) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (291). Dagegen waren die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3372), Nordwestbahn (263,50), Aussig-Teplitzer Bahn (1672), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (213,75), Ungarisch-Galizischen Bahn (206,50), Leoben-Vordernberger Bahn (680) und Kaschau-Oderberger Bahn (191) vernachlässigt. Einige Bewegung herrschte in den 3 % und 5 % Prioritäten der Südbahn (166,50 bezw. 129,30), infolge der Beschlüsse in ihrer Generalversammlung.

Aus dem Verwaltungsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen veröffentlicht den Verwaltungsbericht für das Jahr 1895. Das gesammte Schienennetz der Staatsbahnen hatte am Schlusse des Jahres 1895 eine Ausdehnung von 8 902 km und zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Zuwachs um 468 km. Diese Erweiterung entstand durch die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, sowie durch die im Jahre 1885 erfolgte Eröffnung von sieben kleineren Lokalbahnen. Der finanzielle Erfolg des Staatseisenbahnbetriebs war im abgelaufenen Jahre ungünstiger als im Vorjahre. Den grossen Mehreinnahmen steht eben, wie sich jetzt zeigt, eine noch stärkere Steigerung der Ausgaben gegenüber, sodass der Ueberschuss hinter dem Vorjahre zurückbleibt. Allerdings stellt sich dieses Resultat ziffermässig scheinbar anders dar. Es betrugen nämlich für das gesammte der Staatseisenbahnverwaltung unterstehende Netz die Einnahmen 95 244 583 (+ 8 647 409) fl., die Ausgaben 64 138 156 (+ 7 337 460) fl., und es würde ein Betriebsüberschuss von 31 100 000 fl. verbleiben, welcher um 721 469 fl. grösser wäre als im Vorjahre. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass in den Ergebnissen des Jahres 1895 auch die Resultate der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn enthalten sind, welche im Jahre 1894 selbstverständlich noch nicht berücksichtigt werden konnten. Wenn man diese beiden Bahnen aus den Rechnungen des Jahres 1895 ausscheidet, so

gelangt man zu den folgenden, eine richtige Vergleichung zulassenden Ziffern:

	1895 fl.	gegen 1894 fl.
Betriebseinnahmen	89 164 068	+ 2 566 894
Betriebsausgaben	61 393 915	+ 4 593 219
Betriebsüberschuss	27 770 153	— 2 026 325

Der Betriebsüberschuss der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen, nach Ausscheidung der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, stellt sich somit um 2 000 000 fl. niedriger als im vorangegangenen Jahre. Auch gegenüber dem Budgetpräliminare ergibt sich ein Ausfall von rund 2 000 000 fl. In dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse ist selbstverständlich auf die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals keine Rücksicht genommen. Der Bericht enthält über das in den Staatsbahnen investirte Kapital dieses Mal detaillirte Mittheilungen. Die Hauptziffern lassen sich folgendermaassen zusammenfassen:

	Millionen Gulden
Vom Staate selbst gebaute Bahnen	189,565
„ „ angekaufte Bahnen	15,947
Gegen Uebernahme der Emissionsschuld erworbene Bahnen	738,659
Gegen Rentenzahlung erworbene Bahnen	56,553
Aufwand für die Ungarisch-Galizische Bahn, Ungarische Westbahn und Lemberg-Czernowitzer Bahn	89,669
Nachträgliche Investitionen	65,368
gesammtes Anlagekapital	1 155,763

In dieser Kapitalssumme sind die beiden neu erworbenen Linien enthalten. Durch den Ueberschuss von 31 100 000 fl., welchen das gesammte Netz mit Einschluss der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn geliefert hat, verzinst sich das Anlagekapital mit 2,64 %; wenn man die neu erworbenen Linien ausscheidet, ergibt sich eine Kapitalsverzinsung von 2,53 % gegen 2,7 % im Vorjahre. Von den ausgewiesenen Einnahmen entstammten 23 840 000 (+ 2 680 000) fl. dem Personenverkehre; die Steigerung ist zum Theile eine Folge des erhöhten Tarifs. Der Frachtenverkehr lieferte eine Einnahme von rund 65 000 000 (+ 5 000 000) fl. Die Ausgaben sind um 4 590 000 fl. gestiegen; die Ursache liegt in der Beseitigung der starken Schneehindernisse, in der Steigerung des Verkehrs, in der Vermehrung der Personalauslagen und in der Erhöhung der Einkommensteuer. Der Betriebskoeffizient ist von 57,2 auf 60,5 % gestiegen. Im Jahre 1895 wurden für Investitionen 8 600 000 fl. verausgabt; hiervon entfallen 1 600 000 fl. auf die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, 3 000 000 Gulden auf Stationserweiterungen und Hochbauten, 1 070 000 Gulden auf Oberbauverbesserungen und 1 600 000 fl. auf Herstellung zweiter Geleise. Der Fahrpark der Staatsbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1 875 Lokomotiven, 1 624 Tender, 4 435 Personenwagen, 1 296 Postwagen und 35 483 Güterwagen. Die Gesammtkosten des Fahrparks betrugen 142 370 000 fl.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

An der ausserordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn vom 22. Mai d. J. betheiligten sich 71 Aktionäre mit 38 540 Stimmen. Im ganzen haben sich bisher 460 Aktionäre mit 64 338 Stimmen eintragen lassen. Die Leitung der Verhandlungen führte Präsident Guyer-Zeller.

Mit der Vorlage des Verwaltungsrathes über die in der ersten Bauperiode des Um- und Ausbaues des Hauptbahnhofes Zürich vorzunehmenden Bauten, die auf dem schon früher genehmigten Bahnhofumbau-Projekt basirt, aber eine etwas grössere Ausdehnung der Güterschuppen und der Vorplätze mit einer Mehrausgabe von etwa 400 000 Frcs. in Aussicht nimmt, erklärte sich die Generalversammlung einstimmig einverstanden. Diese Bauten umfassen: Abschneiden der Hallengeleise bis zum Gepäckbüreau und Asphaltirung des frei gewordenen Platzes; Anlegen von 3 Zugabfertigungsgeleisen zwischen der Halle und der Museumstrasse unter Beseitigung des Eilgutgebäudes und vorläufiger Unterbringung des Eilgutdienstes im Niederlagshaus; Verlängerung der Flusspfeiler bis zur Zollbrücke, Herstellung einer neuen Bahnbrücke über die Sihl und Verschiebung der alten Brücken, Anbringen von Perronbrücken; Abbruch der Güterschuppen und Verlegung derselben nach Romanshorn; Bau der ersten Hälfte der neuen Lokomotivremise; Herstellung des neuen Güterbahnhofes; 2 neue Brücken über die Langgasse und Ueberführung der Hardstrasse. Die Kosten sind auf etwa 5 000 000 Frcs. berechnet.

Ebenso wurde die Vorlage des Verwaltungsrathes, betreffend Verlegung der Werkstätten nach Dietikon ohne Widerspruch angenommen. Dort stehen hierfür etwa 350 000 m² Terrain, in einem sich 1 800 m weit neben der Bahn erstreckenden Streifen, zu mässigen Preisen zur Verfügung. Es sollen dorthin die Haupt-Reparaturwerkstätte, Bauwerkstätte und Imprägniranstalt verlegt werden.

Mit 33 114 gegen 735 Stimmen wurde die Motion Curti, es seien der Beschluss des Bundesrathes, betreffend Nichtgenehmigung einzelner Bestimmungen der neuen Statuten, sowie die vom Bundesrath aufgestellten Vorbehalte auf dem Wege des Civilprozesses vom Bundesgericht auszufechten, ebenfalls angenommen.

Einstimmig wurde ferner die Motion Guyer-Zeller, betreffend Unterstützung der in die Sphäre der Nordostbahn fallenden Nebenbahnen und die Subventionirung der projektirten Engadin-Orientbahn unter Vorbehalt näherer Prüfung der sich um Subventionirung bewerbenden Projekte, grundsätzlich gutgeheissen. Dabei führte Direktionspräsident Birchmeier aus, die Förderung der Nebenbahnen, die durchaus in volkswirthschaftlichem Interesse liege, soll vor allem dadurch ins Auge gefasst werden, dass man ihren Bau und Betrieb von der starren und kostspieligen Schablone der allgemeinen Eisenbahn-Gesetzgebung loslöst und unter eine geeignete Spezial-Gesetzgebung stellt.

Zum Schluss der Verhandlungen wurden folgende Wahlen in den Verwaltungsrath vorgenommen: Nationalrath Baldinger in Baden, Dr. von Streng in Sirnach, Dr. Eugen Curti in Zürich, Ständerath Freuler in Schaffhausen, Ingenieur Hennings in Schaffhausen, Direktor Rudolf in Zürich, Professor von Salis in Basel und Direktor Strub in Interlaken.

Wengernalpbahn.

Die Generalversammlung vom 27. April d. J. genehmigte den Geschäftsbericht und die Rechnung für 1895, sowie die vom Verwaltungsrath vorgeschlagene Verwendung des Reingewinnes im Betrage von 147 590,41 Frcs. mit 4,5 % Dividende und 35 090,41 Frcs. Vortrag auf neue Rechnung.

Die Versammlung beschloss ferner die Statutenrevision nach den Vorschlägen des Verwaltungsrathes. Dieselbe betrifft Bestimmungen über Bau und Erwerbung anderer Linien; Gründung, Uebernahme oder Betrieb von in Beziehung zur Wengernalpbahn stehenden Unternehmungen; Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 2 500 000 Frcs. auf 2 800 000 Frcs.; Schlussnahme über Fusionsverträge; Führung der Gesellschaftsunterschrift und Befugnisse des Verwaltungsrathes betreffs Organisation des Verwaltungsdienstes.

Im ferneren wurde die Auflösung des Betriebsvertrages mit den Berner Oberlandbahnen beschlossen, um den Betrieb selbst zu übernehmen.

Aus Russland.

Rjäsan-Uralsk (Ranenburg-Paweletz).

Der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft ist gestattet worden, eine Eisenbahn von der Station Ranenburg ihrer Bahn zur Station Paweletz der Ssysran-Wjäsmabahn, nebst einer Zweigbahn zur Station Astapow zu bauen.

Transkaspibahn: Halbstationen.

Auf Grund der Bestimmungen des § 3 des Allgemeinen Statutes für die Bahnen Russlands hat der Minister der Verkehrsanstalten verfügt, dass vom 1. Januar d. J. ab die Verpflichtung der Transkaspibahn auf den nachfolgenden Stationen, welche vom gleichen Termine ab in Halbstationen (Haltepunkte) umzubenennen sind, zur obligatorischen Aufnahme und zum obligatorischen Absetzen von Personen mit und ohne Bagage, sowie zur Annahme und Auslieferung von Gütern aufzuheben ist. Es sind das die bisherigen Stationen: Kodsh, Artschman, Keljäta, Chodsha-Dowlet, Aidin, Achtschakuima, Usun-Ssu, Annau, Takir, Geok-Ssur, Dschudshu-Klu, Kurban-Kala, Peski, Karaul-Kuja, Barchany, Malik, Nagornaja, Karabata, Murgak, Achsu, Arman-Ssagad und Rawnina.

Ministerialerlass, betreffend Ausfüllung der Frachtbriefe.

Eine sehr zeitgemässe Einschärfung hat der Minister der Verkehrsanstalten erlassen, indem er den am Abfertigungsdienste betheiligten Beamten auf das Eindringlichste anbefiehlt die Frachtbriefe und die zugehörigen Duplikate in allen Theilen und Rubriken genau und korrekt auszufüllen, theils um unbegründete Reklamationen abweisen, theils um begründete Reklamationen verfolgen zu können. Wer Gelegenheit gehabt hat, Reklamationen anbringen zu müssen, der wird die vorstehende Verfügung zu würdigen wissen, denn gegenwärtig

fehlen gar zu oft die nothwendigsten Angaben, sodass den Russischen Bahnverwaltungen die Handhabe geboten wird, aus formellen Gründen die berechtigsten Ansprüche ablehnen zu können. Die Ermahnung ist um so mehr am Platze, als die Versender in Russland sehr oft des Schreibens und Lesens unkundige Personen sind, also auf die Pflichterfüllung der Beamten angewiesen sind. Wird der Befehl des Ministers erfüllt, so werden die wohlthuenden Folgen sich auch im Verkehr mit Deutschland bemerkbar machen, was ungemein erwünscht wäre, um bessere Zustände zu schaffen.

Fahrkarten-Stempelsteuer.

In Russland wird bekanntlich von jeder Fahrkarte ein Stempelsteuerbetrag erhoben. Es ist nun die Frage praktisch zur Entscheidung gekommen, ob von billetlos angetroffenen Passagieren oder solchen Personen, die mit einer Fahrkarte in einer höheren Wagenklasse gefunden werden, als für die sie durch ihre Fahrkarte legitimirt sind, auch der Betrag der Billetsteuer in doppeltem Betrage strafweise zu erheben sei. Der Minister hat bestimmt, dass in solchen Fällen das Fahrgeld in doppeltem Betrage, der Steuerbetrag aber nur einfach zu erheben sei.

Getreidetransporte.

Die Leistungsfähigkeit eines Theiles der Russischen Bahnen hat wieder einmal gründlich versagt, und zwar nach dem kompetenten Urtheile des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Nachdem bekanntlich die Getreidepreise seit sehr langer Zeit tiefer und immer tiefer sanken, sodass nach dem Urtheile der Landwirthe die Produktionspreise schon lange nicht mehr gedeckt würden, machte sich im Dezember 1895 und namentlich im Januar d. J. eine sehr namhafte Steigerung der Preise bemerkbar. Dazu kam, dess diese Steigerung sich weniger auf den Märkten im Innern des Reiches, als vielmehr an den Hafenplätzen und namentlich an der Londoner und Berliner Börse zeigte. Die Folge hiervon war naturgemäss, dass die Hafenplätze starke Ankäufe machten und mit der grössten Beschleunigung die gekaufte Waare dem Auslande zuführen wollten. Petersburg war durch Eis geschlossen, also blieb nur Riga, Libau und die westliche Landesgrenze für alle Getreidesendungen, die aus der Wolgagegend herstammten, zum Export frei.

Diesem Anstürmen waren die Bahnen nicht gewachsen und zwar aus zwei Gründen: einmal wird offiziell festgestellt, dass das rollende Material nicht genügt, und sodann erwiesen sich die kleinen Theilstrecken Orel-Brjänsk (Riga-Orel Eisenbahn) und Uslowaja-Wjäsma (Ssysran-Wjäsma Eisenbahn) als nicht genügend leistungsfähig.

Das offizielle Blatt führt aus, dass das rollende Inventar der Russischen Bahnen in äusserst intensiver Weise benutzt wird, wobei zum Schaden des Wagen- und Lokomotivparkes der Betrieb diesen in einer Weise ausnutzt, dass, wenn die Wagen bezw. Lokomotiven in die Werkstätten zur Reparatur kommen, stets Hauptreparaturen nothwendig werden, die

bei Lokomotiven . . . . von 20—26 %,
„ Güterwagen . . . . „ 10—15 „

des Bestandes betragen. Eine Vergrösserung der Anzahl der vorhandenen Güterzuglokomotiven um 150 Stück und der Güterwagen um 3000 Stück würde nach Meinung des amtlichen Blattes genügen, um auf dem vorhandenen Eisenbahnnetze ähnliche Vorkommnisse unmöglich zu machen. Es wird nämlich angeführt, dass sich die Ein- bezw. Abfuhr an Getreide in den Stationen, wie folgt, gestaltete:

	im Dezember 1895	im Januar 1896
	Wagenladungen	
es wurden täglich zugeführt	14 300	13 900
„ „ „ abgefertigt . . .	14 000	13 470
„ blieben im Monat lagern	11 977	22 626
die Lagerung dauerte . . . Tage	3—29	3—43

Von den gesammten, lagern gebliebenen Wagenladungen Getreide entfielen:

auf die	zu Ende Dezember 1895	zu Ende Januar 1896
Rjäsan-Uralskbahn . . .	167	1 513
Ssamara-Slatoustbahn . .	3 222	4 830
Ssysran-Wjäsmabahn . .	2 460	4 349
Südostbahn	3 191	5 567
oder	76 %	72 %

sämmtlicher Getreidesendungen, die nicht abgefertigt werden konnten.

Um die Kalamität somit überhaupt z. Zt. möglichst zu beseitigen, wurde vom Herrn Minister der Verkehrsanstalten angeordnet:

1. dass das Rollmaterial der Ssysran-Wjäsmabahn um 15 Güterzuglokomotiven und 500 Güterwagen, der Moskau-Brester Bahn um 300 und der Libau-Romnybahn um 200 bedeckte Güterwagen verstärkt würde, durch leihweise Entnahme von weniger belasteten Bahnen;
2. dass die Güter ohne Erhöhung des Frachtsatzes theilweise umgeleitet würden und
3. ist in Aussicht genommen worden, dass die Theilstrecken Orel-Brjänsk und Rjashk-Wjäsma (Ssysran-Wjäsmabahn), die dieses Mal an der Betriebsstockung einen Theil der Schuld mit tragen, leistungsfähiger ausgebaut werden sollen.

Wir sagten zu Anfang dieser Mittheilung, die Leistungsfähigkeit eines Theiles der Russischen Bahnen hat wieder einmal gründlich versagt, denn es sind noch nicht 6 Jahre ins Land gegangen, als zur Zeit des Ernteausfalles in 17 Gouvernements des südöstlichen Russlands das Elend so gross wurde, weil die Bahnen nicht imstande waren, das Getreide aus dem Kaukasus an die Bedarfsstellen zu schaffen. Allerdings wurden damals sehr viel grössere Ansprüche gestellt. Aber auch die geringeren Ansprüche der letzten Kalamität haben die Bahnen nicht befriedigen können. Es verdient hierbei hervorgehoben zu werden, dass im übrigen keine besonderen Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen weder von Handel und Industrie, noch etwa von der Militärverwaltung gestellt wurden und dennoch das Versagen der Kräfte!

Centralasiatische Eisenbahn.

Von den in der Presse öfter behandelten Projekten einer direkten Verbindung Taschkents mit dem Eisenbahnnetz des Reichs wird, wie sich immer klarer zeigt, die Dringlichkeit der Linie Taschkent-Orenburg von verschiedenen Seiten mit dem grössten Nachdruck vertreten. Die Orenburger Kommunalverwaltung hat am 22. Februar d. J. beschlossen, ein die Nothwendigkeit und die Vorzüge der Verbindung Taschkents mit Orenburg betreffendes Memoire den zuständigen Behörden vorzustellen und um den Bau dieser Linien zu petitioniren. Auch in Taschkent hat dieses Projekt seit jeher viele Anhänger. Man erwartet von dieser Linie den für Russisch-Centralasien sehnsüchtigst gehofften Aufschwung des gesammten Lebens dieser Provinzen, deren Entwickelung sonst in Stagnation zu gerathen droht. Auch der Generalgouverneur von Turkestan Baron A. Wrewski vertritt die obenerwähnte Richtung der Bahn und gibt der Linie Taschkent-Orenburg in Verbindung mit einer von Orsk nach Tscheljabinsk zu bauenden Zweigbahn allen anderen Projekten gegenüber den Vorzug. Auf diese Weise liesse sich Centralasien ohne erheblichen Mehraufwand an Mitteln zugleich mit der Sibirischen Bahn verbinden.

Wenn man sich die Karte ansieht und dabei im Auge behält, was Russland in Asien zum Theil schon an Eisenbahnbauten geleistet, zum Theil im Begriffe steht auszuführen, so muss man allerdings zugestehen, dass es sich da um Riesenarbeiten handelt, die einerseits einen grossen und starken Unternehmungsgeist zeigen, andererseits allerdings zur Befestigung des Einflusses und Stärkung der Machtstellung Russlands in Mittel- und Südasien und zur kulturellen Entwickelung des Landes grosse Dienste leisten.

Zur Zeit besteht allem Anschein nach auch die Absicht, eine Bahn von der Station Merw der Transkaspischen Bahn nach Kusch, einem Punkte an der Afghanistanischen Grenze auf dem Wege nach Herat, zu erbauen.

Kaiserlicher Luxuszug.

Ein neuer Kaiserlicher Luxuszug lenkt augenblicklich die Aufmerksamkeit auf sich, namentlich da zur Zeit schon an und für sich die bevorstehende Kaiserkrönung in Moskau und der dabei zur Entfaltung gelangende, grossartige Pomp das allgemeine Interesse auf sich konzentrirt hat.

Zu all der Pracht, die in Moskau entfaltet wurde, war der neue Kaiserliche Zug eine durchaus würdige Ergänzung, indem er zunächst dazu bestimmt war an die Landesgrenze dirigirt zu werden behufs Einholung der zur Krönung erwarteten erlauchten Personen. Der Zug besteht aus 2 Lokomotiven neuester Konstruktion und 16 geschmackvoll und luxuriös eingerichteten Wagen. Ein Wagen ist für die Aufnahme der Apparate zur elektrischen Beleuchtung des Zuges bestimmt. Ein anderer Wagen dient als transportable Zugwerkstatt. Der Dienstwagen besteht aus 1 Salon, 3 Kupees und 1 Kabinet für den Oberingenieur. Sodann ist für die Dienerschaft der Suite 1 Wagen mit 6 Kupees vorhanden. Die beiden Ministerwagen enthalten je 5 Kupees mit Nussbaumholz-

einrichtung. Der Grossfürstliche Wagen umfasst 4 Kupees, von denen jedes mit einem Schreibtisch, Divan, Marmor-Waschtisch mit Sächsischem Porzellan-Waschgeräth und mehreren Stühlen ausgestattet ist. Die Wände und Decken sind mit Stoff ausgeschlagen. Portieren, Bronzen und Teppiche vervollständigen die ganze Einrichtung. — Der Wagen Ihrer Majestät der Kaiserin besteht aus 4 Zimmern und 1 Korridor; der Salon, dessen Wände mit hellviolettem Stoff und dessen Decke mit weissem Stoff beschlagen ist, enthält niedrige Polstermöbel im Renaissancestil und einen Schreibtisch von künstlerischer Arbeit. Die Uhr, das Schreibgeräth und der Lustre sind aus Bronze. Gleich reich sind die übrigen Zimmer, ihrer Bestimmung entsprechend, ausgestattet. — Der Salonwagen besteht aus einem grossen geräumigen Saal mit 2 Ausgängen. Die Möbel sind aus Birnbaumholz mit Goldverzierungen und sind wie das Royal, die Bronzen und der Lustre im Renaissancestil gehalten. Der Wagen Sr. Majestät des Kaisers enthält ebenfalls 4 Zimmer mit reichster Ausstattung. Weiter sind ein Wagen für den Grossfürsten Thronfolger (mit 3 Zimmern), ein Speisesalonwagen, Büffet-, Küchen-, Dienerschafts- und Gepäckwagen vorhanden. Die Kosten des Zuges beziffern sich, nicht eingerechnet die beiden Lokomotiven, auf etwa 800 000 R.

Es wird das wohl der längste Hofzug sein, es bleibt abzuwarten, ob es überhaupt noch möglich sein wird, denselben mit der erwünschten Schnelligkeit zu befördern, denn bekanntlich sind derartige Luxuswagen von sehr grossem Gewicht.

Aus Belgien.

Grosse Centralbahn im Jahre 1895.

Im Jahre 1895 belief sich der Verkehr auf 116 701 Personen I. Klasse, 605 825 Personen II. Klasse und 6 544 708 Personen III. Klasse, im ganzen also auf 7 267 234 Personen (gegen 7 093 408 im Vorjahre), ferner auf 2 903 (2 827) t Gepäck und 4 680 245 (4 294 526) t Güter, Fahrzeuge und Vieh. Die Einnahmen betrugen für Personen 3 717 965,85 (4 086 974,79) Frcs., für Gepäck 74 842,99 (79 729,91) Frcs., für Güter, Fahrzeuge und Vieh 10 563 235,93 (9 738 019,66) Frcs. und aus sonstigen Quellen 187 205,55 (211 511,10) Frcs., im ganzen also 14 543 250,32 (14 116 235,46) Frcs. oder 24 691,42 (23 966,44) Frcs. für 1 km. Wenn daher die Gesammtzahl gegenüber dem Vorjahre gestiegen ist, so ist dies allein dem Güterverkehr zuzuschreiben, während der Personenverkehr sogar einen Rückgang aufzuweisen hat; in der Hauptsache entfällt die Erhöhung der Einnahme auf die Linie Antwerpen-Gladbach. Trotz dieser Steigerung der Einnahme hat sich die Ausgabe von 7 243 557,01 Francs in 1894 auf 7 140 039,84 Frcs. im Jahre 1895, also von 12 298,09 Frcs. auf 12 122,31 Frcs. für 1 km ermässigt; der Ueberschuss ist demgemäss von 6 872 678,45 Frcs. (1894) auf 7 403 210,48 Frcs. (1895) oder von 11 668,38 Frcs. auf 12 569,11 Frcs. für 1 km gestiegen.

Nach Abzug von 85 775,21 Frcs. Zuschuss zur Versicherungs- und Ruhegehaltskasse der Beamten verblieb ein Ueberschuss von 7 317 435,27 Frcs.; hierzu kamen 424 711,69 Frcs. Wagenmiethe, 138 056,85 Frcs. Zinsen und Kursgewinne, 131 986,06 Frcs. Zinsengewähr und 1 000 000 Frcs. vorläufige Pacht der Linie Antwerpen-Rotterdam. Von der 9 012 189,87 Francs betragenden Summe gingen 209 712,70 Frcs. an Pacht und Miethe, Vergütung für Mitbenutzung, Gewinnantheilen der Direktoren, Abschreibungen usw., 166 026,56 Frcs. Entschädigung an die Gegenseitige Eisenbahngesellschaft für den Betrieb der Tilburger Linie, 60 752,58 Frcs. an Zins und Tilgung für die Hauptwerkstätte und 174 826,28 Frcs. zur Regelung früherer Jahresrechnungen ab, so dass sich der Reingewinn der Grossen Centralbahn auf 8 400 871,75 Frcs. stellte.

Von dieser Summe entfielen 2 214 531,59 Frcs. auf die Ostbelgische Eisenbahngesellschaft, 1 037 730,09 Frcs. auf die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse, 650 000 Frcs. auf die Eisenbahn Aachen-Hasselt und 104 740,96 Frcs. auf die Eisenbahn Hasselt-Landen, so dass 4 393 869,11 Frcs. zu Gunsten der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft verblieben; hierzu kamen 992 979,53 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 2 370,50 Frcs. verschiedene Zinsen und 575 752,64 Frcs. aus der Abrechnung mit dem Staate (Vertrag vom 28. April 1884). Von der 5 964 971,78 Frcs. betragenden Summe gingen 1 494 372,75 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 111 910,31 Frcs. an Steuern und allgemeinen Unkosten und 93 523,11 Frcs. Pacht für Gemeinschaftsstationen Antwerpen-Gladbach ab, so dass 4 265 165,61 Francs (gegen 3 870 980 Frcs. im Vorjahre) zur Verfügung der am 27. April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Diese beschloss, davon wie im Vorjahre 2 878 000 Frcs. als Gewinn (je 30 Frcs.) zu vertheilen und den Rest (1 387 165,61 Frcs.) auf neue Rechnung vorzutragen.

Der Antheil der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft an dem Ertrage des alten Netzes belief sich auf 1 461 178,61 Frcs. und an demjenigen der Linie Antwerpen-Gladbach auf 753 352,98 Frcs., also im ganzen auf 2 214 531,59 Francs; davon gingen 41 506,18 Frcs. zur Regelung der Abrechnung früherer Betriebsjahre und 74 683,93 Frcs. als Kostenantheil der Gemeinschaftsstrecken und Bahnhöfe ab. Zu den verbleibenden 2 098 341,48 Frcs. kamen 28 008,87 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 9 118,91 Frcs. Zinsen und Kursgewinne und 459 773,71 Frcs. Einnahmen auf Grund des Vertrages vom 28. April 1884. Von der 2 595 242,97 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten: 59 416,79 Frcs. allgemeine Unkosten, 263 527,60 Frcs. Pacht für die Linie Löwen-Herenthals, 1 366 542,50 Frcs. Zinsen und Tilgung der Schuldverschreibungen und 7 425 Frcs. Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine, so dass 898 331,08 Frcs. (gegen 852 688,87 Frcs. im Vorjahre) zur Verfügung der am 19. Mai d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es wurde beschlossen, einen Gewinn von 22 Frcs. (gegen 18 Frcs. im Vorjahre) an die Antheilhaber zu vertheilen.

Die Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse vertheilt wie gewöhnlich einen Halbjahrsgewinn von 6,25 Frcs. für den Antheilschein.

Wegen der Verstaatlichung der Grossen Centralbahn ist zwischen der Regierung einerseits, sowie der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Eisenbahn andererseits ein Vertrag geschlossen worden, doch werden seine Bestimmungen bis zu seiner Bestätigung durch die Hauptversammlungen und die Kammern geheim gehalten.

Entscheidung des Reichsgerichts.

Die Eisenbahnverwaltung kann in Haftpflichtprozessen, wenn eine Lokomotive eine grössere Geschwindigkeit gehabt hat, als vorsichtiger Weise zulässig war, sich nicht damit entschuldigen, dass die Landes-Aufsichtsbehörde die grössere Geschwindigkeit gestattet habe. Der Berufungsrichter geht von den richtigen Rechtsgrundsätzen aus, und auch deren Anwendung auf den konkreten Fall lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Er nimmt an, dass die Verunglückte in doppelter Beziehung unvorsichtig gewesen ist, einmal darin, dass sie das Läutesignal ausser Acht liess und sodann, dass sie beim Ueberschreiten des unbewachten und nicht abgesperrten Bahndammes sich nicht umgesehen hat. Andererseits aber zieht der vorige Richter in Betracht, dass die Ehefrau des Klägers nicht durch einen fahrplanmässigen Zug verunglückte, sondern von einer mit voller Geschwindigkeit fahrenden Extralokomotive an einer eine Kurve bildenden Bahnstrecke, bei welcher ein nahestehender Baum die weitere Aussicht hinderte, erfasst worden ist. Bei diesen örtlichen Verhältnissen war die beklagte Bahnverwaltung im Hinblick auf das umwohnende Publikum, das zu seinem täglichen Verkehre und zur Benutzung des an der Bahn stehenden Backofens auf die Ueberschreitung des Dammes angewiesen ist, zur Ergreifung besonderer Vorsichtsmaassregeln veranlasst. Nach der auf ein sachverständiges Gutachten gestützten Annahme des Berufungsgerichts hätte diese Vorkehrung darin bestehen sollen dass die von Blechhammer nach Hüttensteinach fahrende Lokomotive an der betreffenden Stelle stets nur mit 15 km die Stunde, d. i. mit einer solchen Geschwindigkeit befördert wurde, welche bei drohenden Zusammenstössen ein sofortiges Anhalten ermöglichte und damit einen Unfall verhütete. Es ist aber, wie festgestellt, zu der fraglichen Zeit und an der fraglichen Stelle mit 30 km die Stunde, also mit der grössten überhaupt zulässigen Geschwindigkeit gefahren worden, hierdurch ein rechtzeitiges Bremsen und Anhalten verhindert gewesen und infolge dessen der der Ehefrau des Klägers zugestossene Unfall eingetreten. Als die eigentliche Ursache des letzteren hat daher der Berufungsrichter mit Recht die Verschuldung der Beklagten angesehen.

Der Einwand der Beklagten, dass die Landes-Aufsichtsbehörde eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km die Stunde für zulässig erklärt habe, ist nicht zu beachten, weil dadurch die civilrechtliche Verantwortlichkeit einer Bahnverwaltung nicht ausgeschlossen wird, um so weniger wenn, wie im gegenwärtigen Falle, nur eine Anordnung in betreff der Maximalgrenze der Fahrgeschwindigkeit in Frage steht. Endlich ist auch der Hinweis der Revisionsklägerin auf das in der Juristischen Wochenschrift von 1896 Seite 46 abgedruckte reichsgerichtliche Urtheil ohne Belang, da solches auf wesentlich anderen thatsächlichen Voraussetzungen beruht.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. März 1896 in Sachen der Werra-Eisenbahngesellschaft [Eisenbahndirektion Erfurt] w. M.)

Bücherschau.

Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis dahin 1893 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Herausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins. Berlin 1896.

Bei der Bearbeitung der Ergebnisse diente im allgemeinen die Zusammenstellung der Vorperioden als Muster, wodurch der Vergleich mit den Berichten der Vorjahre erleichtert wird. Das umfangreiche Material, welches bereits in Versuche mit Schienen, mit Achsen, mit Radreifen und mit verschiedenen Materialien geordnet vorlag, wurde zwecks weiterer Bearbeitung in folgende Gruppen gesondert: Versuche mit I. Schienen, II. Achsen, III. Radreifen, IV. Kesselblechen, V. Lokomotiv-Rahmblechen, VI. Schwellen, VII. Laschen, VIII. Unterlagsplatten, IX. Nieteisen, X. Schweisseisen, XI. Flusseisen, XII. Federstahl und XIII. Kupfer. Innerhalb jeder dieser Gruppen wurde eine Sonderung zunächst in Neu- und Altmaterial, dann nach Materialsorten, Fabrikanten und Bahnverwaltungen vorgenommen. In der Gruppe IV und V wurden die Versuche auch noch in Bezug auf die Walzrichtung, parallel und quer zu derselben, getrennt.

Die Güteproben sind vorwiegend Zerreissversuche, weshalb diese auch eine eingehendere Bearbeitung erfahren haben. Zur Veranschaulichung der Ergebnisse der Zerreissversuche sind dieselben auch zeichnerisch dargestellt worden. In dieser Darstellung sind sowohl für Alt- wie für Neumaterial die mittleren Gütewerthe jedes einzelnen Stücks, nach Material gesondert, veranschaulicht. Die Vergleichsversuche mit Stäben, welche je aus dem Kopf und Fuss derselben Schiene entnommen waren, sind nur in den Tafeln behandelt, in welchen eine Trennung der Versuche in gute und nicht gute sowohl unter Zugrundelegung der Vorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Salzburger Bedingungen), als auch mit Rücksicht auf die Vorschläge des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute (Düsseldorfer Vorschläge) durchgeführt wurde.

Engelhard, F. R., Prüfungsordnung für die mitteren und unteren Staatseisenbahnbeamten, sowie Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren für den Preussischen Staaatseisenbahndienst nebst Ausführungs- und Uebergangsbestimmungen zur Prüfungsordnung. Text mit Anmerkungen. Berlin 1896. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Königlicher Hofbuchhändler. (Preis 75 ₰.)

Die Prüfungsordnung usw. hat seit ihrem Erlass im März 1895 bereits zahlreiche Aenderungen erfahren, die ihre Handhabung recht erheblich erschwerten. Eine Ausgabe derselben, die alle Aenderungen und Ergänzungen berücksichtigt hat, kann daher nur willkommen geheissen werden. Die genaue Wiedergabe des amtlich veröffentlichten Textes, versehen mit sorgfältigen Anmerkungen und Hinweisen unter Angabe der Quelle, werden die Ausgabe zu einem werthvollen Hifsmittel für den praktischen Gebrauch der Eisenbahnbehörden sowie deren Büreaus und Beamte machen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Hahn, bisher in Aachen, nach Hildesheim als Vorstand der Betriebsinspektion daselbst, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Kullmann, bisher in Hannover, nach Jülich als Vorstand der Betriebsinspektion daselbst, Leonhard, bisher in Jülich, nach Aachen als Vorstand der Betriebsinspektion 1 daselbst, Spannagel, bisher in Frankfurt a/M., nach Markranstädt als Vorstand der daselbst für den Bau der Bahnlinie Rippach-Poserna einerseits nach Plagwitz-Lindenau, andererseits nach Markranstädt zu errichtenden Bauabtheilung.

Der in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigt gewesene Regierungsrath Krech, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, ist infolge seiner Ernennung zum Geheimen Seehandlungsrath und Mitglied der Generaldirektion der Seehandlungssozietät aus dem Staatseisenbahndienst ausgeschieden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die Haltestelle Wirschkowitz an der Strecke Jarotschin-Oels, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern in Wagenladungen und Leichen, sowie für den Privatdepeschenverkehr eingerichtet ist, wird am 10 Juni d. J. auch für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Am gleichen Tage wird der an der Strecke Lissa i/P.-Wollstein gelegene, bisher für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigungsbefugniss eingerichtete Haltepunkt Silz-Hauland auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Abfertigung der Personen besteht, eröffnet.

Posen, den 30. Mai 1896. (1108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. Die in der Tabelle XIV, Seiten 682 bis 689 des Theils III A bezw. in der Tabelle XIII, Seiten 542 bis 549 des Theils III B des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895 enthaltenen Frachtsätze für die Station Brest der Warschau-Terespoler Eisenbahn werden vom 4./16. Juli d. J. ab aufgehoben.

Bromberg, den 1. Juni 1896. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-Deutscher Verkehr (über Belgien). Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der ehemaligen Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Nordfrankreich vom 1. April 1878 wird mit Gültigkeit vom 1. August 1896 aufgehoben.

Köln, den 30. Mai 1896. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1896 treten im Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppen I/III) Ausnahmefrachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur Ausfuhr über See, in Mengen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen, im Verkehr von Znin nach Stettin, Central-Güterbahnhof und Swinemünde in Kraft. Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind, gelten die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften.

Bromberg, den 30. Mai 1896. (1111)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 für die Beförderung von Holz (Ausnahmetarif 3 A und B) nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft.

Nach und von Cosel (Stadt)	Für 100 kg in Pfennig A.	B.
Erbersdorf K. K. St. B.	35	32
Freudenthal	39	36
Kriegsdorf	40	37
Kunau	35	32

Breslau, den 2. Juni 1896. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu dem vom 1. Mai 1895 an gültigen Holz-Ausnahmetarife ist mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. der Nachtrag III ausgegeben worden (gratis).

Strassburg, den 26. Mai 1896. (1113)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Vom 10. Juni 1896 gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 für Schlacken zum Hochofenbetriebe (A. T. 59) von den Stationen Chrast und Radnitz K. K. St. B. direkte Frachtsätze in Kraft, welche für 100 kg in Pfennig betragen:

Von \ Nach	Beuthen O/S.	Bobrek	Borsigwerk	Gleiwitz	Königshütte	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
Chrast	117	117	116	114	118	119	116	117	117	116	116
Radnitz	118	118	117	115	119	120	117	118	118	117	117

Breslau, den 2. Juni 1896. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Die im Nachtrag II zum Rechtsrheinisch-Hessischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen für die Station Gemünden des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. kommen fortan auch im Verkehre mit der gleichnamigen Station der Bayerischen Staatsbahn zur Anwendung.

Köln, den 2. Juni 1896. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Heften 2, 3a und 6a des Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr zwischen den Belgischen Seehäfen und Basel, Elsässischen und Badischen Stationen (ausgenommen jedoch Heidelberg, Mannheim und Pforzheim) für den Artikel rohe Baumwolle enthaltenen besonderen Ausnahmesätze finden mit Geltung vom 1. Juni d. J. auch auf Baumwollabfälle Anwendung.

Strassburg, den 28. Mai 1896. (1116)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Die Stationen Billigheim-Mühlhofen, Ingenheim-Appenhofen, Klingen-Heuchelheim und Klingenmünster der Pfälzischen Eisenbahnen werden von heute ab in den im Tarif für den vorbezeichneten Verkehr für Obst bestehenden Ausnahmetarif 10 einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 1. Juni 1896. (1117)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Im Bayerisch-Hessischen Vieh- usw. Verkehre — Tarif vom 1. Oktober 1892 — kommen bei Einzelsendungen von Grossvieh in eigenen Wagen auf den Bayerischen Strecken bis Aschaffenburg vom 15. Juli ab 18 ₰ für 1 km als Minimaltaxe zur Erhebung.

Mainz, den 30. Mai 1896. (1118)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Nassau-Bayerischer Vieh- usw. Verkehr. Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. ab tritt zu dem Tarif für vorbezeichneten Verkehr die folgende Bestimmung in Kraft:

„Pferde und Maulthiere, sowie Grossvieh, als Ochsen, Rinder, Stiere, Kühe werden auch bei Aufgabe einzelner Stücke nur in eigenen Wagen befördert. Es kommt hierbei, insoweit nicht die Wagenladungstaxe sich billiger stellt, die tarifmässige Fracht für jedes Stück, für die ganze Sendung aber mindestens 18 ₰ für 1 km der auf den Bayerischen Staatseisenbahnen zurückzulegenden Theilentfernung zur Erhebung. Diese Theilentfernung ist aus der ersten Rubrik der Schnitttarif-Tabelle A zu entnehmen.

Für Pferde, welche auf Wunsch des Absenders in Stallungswagen versendet werden, kommen die hierfür vorgesehenen besonderen Stücktaxen zur Anwendung."

Frankfurt a/M., den 27. Mai 1896. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Flachsverkehr.

1. Die in dem Deutsch-Russischen, vom 1./13. April 1893 gültigen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf enthaltenen, auf den Seiten 28, 29, 30, 31, 67 und 79 bezw. in dem zugehörigen Nachtrag IV auf Seite 13 aufgeführten Frachtsätze für die Station Rjäsan - Oka der Rjäsan - Uralsker Bahn werden vom 4./16 Juli alten/neuen Stils d. J. ab aufgehoben.
2. Das in unserer Bekanntmachung vom 25. April d. J. angeführte Datum der Gültigkeit des Nachtrags V zu dem unter 1 bezeichneten Ausnahmetarif bezw. das auf dem Titelblatt dieses Nachtrags enthaltene Gültigkeitsdatum ist vom 20. April / 1. Mai in 20 April/2. Mai abzuändern.

Bromberg, den 30. Mai 1896. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Vom 10. Juni d. J. ab kommen für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6a zwischen Lochowitz und den im Heft 1 und 2 enthaltenen Sächsischen und Preussischen Stationen, insoweit nicht bereits direkte Frachtsätze bestehen, die Tarifsätze für Jinec-Cenkau zur Anwendung.

Dresden, den 2. Juni 1896. (1121)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Die im Nachtrag VI vom 1. Mai d. J. zum Tarifheft 5 auf Seite 7 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 a u. b (Stückgüter in Wagenladungen) für Teplitz finden sowohl im Verkehre mit Reichenberg (Sächs. Staatsb.), als auch mit Reichenberg (S. N. D. V. B.) Anwendung.

Dresden, am 6. Juni 1896. (1122)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 10. Juni 1896 treten im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 (Ausnahmetarif Nr. 16) für Glaubersalz bei 10 000 kg-Ladungen von Hruschau Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Kempen Güterbahnhof (Königliche Eisenbahndirektion Posen) und Murow (Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) direkte Frachtsätze in Kraft, welche für 100 kg nach Kempen Güterbahnhof 67 und nach Murow 49 ₰ betragen.

Breslau, den 2. Juni 1896. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Am 1. Juli d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. April 1893 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher fast durchweg Ermässigungen, darunter ganz erhebliche für Eisen und Eisenwaaren, Cement, Rohblei, Rohzink, Zinkblech, Thon, Thonröhren, Zucker, Spiritus, Bier, Zündholzschachteln enthält.

Als Verbandshafen ist Malta neu hinzugetreten.

Neu aufgenommen sind neben einer Reihe von Stationen der dem Verbande bereits angehörenden Eisenbahnen eine grössere Anzahl von Stationen der dem Verbande neu beigetretenen Württembergischen Staatsbahnen, so dass der Tarif nunmehr sämmtliche wichtigeren Eisenbahnverwaltungen Deutschlands umfasst. Hingegen sind einzelne für den Verkehr bedeutungslose Stationen ausgeschieden.

Die Verkehrsbeschränkungen und die in einzelnen Fällen eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst vom 15. Juli d. J. ab Gültigkeit.

Der Tarif wird Ende d. Mts. zum aufgedruckten Preise durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie durch die Deutsche Levantelinie in Hamburg zu beziehen sein; bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 1. Juni 1896. (1124)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover. Am 1. Juni d. J. tritt zum Ausnahmetarif vom 15. August 1893 für Steinkohlen usw. in Ladungen von mindestens 10 000 kg der Nachtrag I in Kraft, welcher Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecken Geestemünde - Cuxhaven und Langen-Bederkesa, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze nach Station Cuxhaven enthält.

Im Verkehr nach der letzteren Station kommen mit demselben Tage Frachtsätze für Steinkohlen und Koks etc in geschlossenen Sendungen von mindestens 45 000 kg, welche zur überseeischen Ausfuhr oder zu Heizzwecken des See- oder Flussschifffahrtsbetriebes bestimmt sind, zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des bezeichneten Nachtrags zu haben sind.

Essen, den 29. Mai 1896. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar Eisenbahn. Die in unseren Bekanntmachungen vom 15. Februar bezw. 13. März d. J. auf 1. d. Mts. in Aussicht gestellten Veränderungen in den Frachtsätzen für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg - Hauptbhf. und Schwetzingen einer- und den Belgischen Seehafenstationen andererseits — vergl. auch die diesseitige Bekanntmachung vom 13. April d. J. — gelangen nunmehr am 1. Juni d. J. zur Durchführung.

Gleichzeitig kommt zu dem vom 1. k. Mts. ab gültigen Belgisch-Badischen Kohlen-Ausnahmetarif, der auch für die obengenannten diesseitigen Stationen Geltung hat, der Nachtrag I zur Ausgabe. Näheres bei den genannten Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 29. Mai 1896. (1126)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Tarifheft Nr. 1 in Kraft. Er enthält anderweite, mit Frachterhöhungen verbundene Bestimmungen über die Frachtberechnung für den Ortsverkehr der Stationen der Strecken Bremen - Bremerhaven/Geestemünde und Hude - Nordenham (vergl. auch die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover vom 11. April 1896).

Die im Nachtrage XI zum Tarifhefte Nr. 2 enthaltene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Dresden, den 29. Mai 1896. (1127)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle. Auf den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg in Preussen, Posen und Stettin können für den Versand nach allen Preussischen Staatsbahnstationen vorübergehend, und zwar vom heutigen Tage ab bis zum 31. August d. J. bei der Aufgabe einer Wagenladung Heu oder Stroh, für welche ein offener Wagen von mehr als

7,2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für je 5000 kg für jeden Wagen — nach dem Satze des Spezialtarifs III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld usw. werden für jeden verwendeten Wagen besonders berechnet.

Innerhalb des gleichen Zeitraums können ferner zur Verladung von Baumwolle und Wolle im Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen unter einander bei Berechnung der Fracht für mindestens 10000 kg für die Frachtbriefsendung an Stelle eines offenen langen (Sl-Rug-)Wagens zwei bedeckte (G-)Wagen mit gewöhnlichem Ladegewicht (nicht mehr als je 10000 kg) verwendet werden.

Berlin, den 29. Mai 1896. (1128)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Rheinisch - Niederdeutscher Kohlenverkehr. Mit dem 10. d. Mts. werden die Stationen Buschhof, Dranse und Gross-Hasslow der Prignitzer Bahn in den Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1893 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 3. Juni 1896. (1129)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau - Granica. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit 1. Juli 1896 tritt zu dem vom 21. Dezember 1892 a. St./1. Januar 1893 n. St. gültigen Tarife für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica der Nachtrag V, enthaltend neuberechnete Frachtsätze für Stationen der Königl. Rumänischen Staatsbahnen, in Kraft.

Wien, am 2. Juni 1896. (1130)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit. Die in Nr. 4 dieses Blattes vom 11. Januar l. J. auf Seite VIII unter fortlaufender Nummer 107 verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit bleiben unter den bisherigen Bedingungen bis zum 31. Juli 1896 in Kraft.

Wien, am 2. Juni 1896. (1131)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Nachtrag II zum Tarife Theil II, Heft 4. Zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Gütertarife Theil II, Heft 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes tritt am 1. Juli l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher nebst Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. des Nachtrages I, auch neue Ausnahmetarife für Pflaumen, Eisen, feuerfeste Ziegeln, Glaswaaren und Benzin, ferner direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Deutschen Stationen Altenbeken, Anröchte, Belecke, Erwitte, Halle in Westf., Hersfeld, Lippstadt, Osnabrück (Eilgutabfert. und Hannov. Bhf.), Paderborn, Sassendorf, Soest und Warstein enthält.

Die im Tarife für den Ungar.-Deutschen Holz- und Borkeverkehr vom 1. Februar 1894, ferner in den Tarifen Theil II, Heft 3 und Theil II, Heft 4 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr mit den vorbezeichneten Stationen werden mit 1. Juli l. J. aufgehoben.

Sofern durch den Eingangs bezeichneten Tarifnachtrag Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August l. J. in Kraft.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 30 kr. oder 45 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1896. (1132)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 120 Stück Wagenplänen soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fabrikstrasse Nr. 1 (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebote auf Lieferung von Wagenplänen“ versehen, zu dem auf Montag, den 22. Juni, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Eröffnungstermine.

Stendal, den 28. Mai 1896. (1133)

Königl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion.

Die Lieferung des Bedarfs an unbedruckten Fahrkarten, welcher jährlich etwa siebenzehn bis achtzehn Millionen, und zwar an einfarbigen Karten etwa fünfzehn Millionen und an mehrfarbigen Karten etwa drei Millionen beträgt, soll auf unbestimmte Zeit verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermin, den 29. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Fahrkartenpappen“ an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage. Die allgemeinen Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar 1896 erste Beilage bekannt gemacht. Die Vertragsbedingungen können auf portofreien Antrag von der Fahrkartenverwaltung hierselbst, Friedrich - Wilhelmstrasse 10 kostenfrei bezogen werden. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 23. Mai 1896. (1034)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 45. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Juni 1896.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Snowdon-Zahnradbahn.
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Vereins-Kilometerzeiger. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Betriebsergebnisse im April d. J. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Aenderung von Stationsnamen. Vorarbeiten. Cronberger Eisenbahn. Eisern-Siegener Eisenbahn. Eutin-Lübecker Eisenbahn. Hessische Ludwigsbahn. Süddeutsche Eisenbahngesellsch. Halle-Hettstedter Eisenbahn. Lausitzer E.-G. in Sommerfeld. Bezirks-Eisenbahnrath Berlin. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Strassenbahnen. Hörder Bergwerks- und Hüttenverein.
Aus Belgien: Westflandrische E.-G. im 2. Halbjahr 1895. Braine le Comte-Genter E. 1895. Direkte Bahn Brüssel-Lille-Calais in 1895. Herve-Plateaus Eisenb. in 1895. Internat. Schlafwagen-G. in 1895.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Eröffnung von Stationen. 2. Güterverkehr. 3. Personen- und Gepäckverkehr. 4. Verdingungen. 5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Snowdon-Zahnradbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 40.)

Während man bei einigen Schweizerischen Bahnen für die Zahnstange verschieden lange Lamellenstücke angewendet hat, indem man an den Schienenstössen besondere Längen einlegte, hat man bei der Snowdonbahn allen Stücken ein übereinstimmendes Längenmaass gegeben. Die ideelle Länge beträgt 1,8 m, in Wirklichkeit sind die Stücke um 4 mm kürzer gemacht worden, um den durch die Wärme hervorgerufenen Längenänderungen Rechnung zu tragen. Die Schwellen sind aus dem erörterten Grunde in gleichen Abständen verlegt und die Laschen ungewöhnlich lang und schwer gemacht worden. Die Zahnstangenstücke der beiden Lamellen sind in der gewöhnlichen Weise um Zahnstärke gegeneinander versetzt; die Stösse der einen Lamelle wechseln mit denen der anderen schwellenweise ab. Jedes Lamellenstück hat 15 Zähne von 120 mm Theilung; auf Zahn wie Lücke kommt in der Theilungslinie das Maass von 60 mm. Die Zahnstange selbst hat 108,5, der Zahn 50,8 mm Höhe. Die Dicke der Stücke wechselt; bei Bahnneigungen von mehr als 1:9 beträgt sie 25,4 mm bei 30,35 kg Gewicht des Stückes, darunter nimmt man sie 20,3 mm stark bei 24,24 kg Gewicht. Jedes Stück ist in der Mitte — nicht am unteren Ende, wie früher angegeben — auf der Schwelle unverschieblich befestigt; die Enden der Stücke sind durch kleine Laschen verbunden, in denen ihnen das durch die Wärmeänderungen bedingte Spiel dadurch gewährt ist, dass die Laschenlöcher in der bereits früher erwähnten Weise oval gemacht sind. Die Stühle der Zahnstange sind aus gewalztem Stahl hergestellt; milder gewalzter Stahl bildet auch das Material der Zahnstange selbst.

Auf den Schweizerischen Bahnen sind die Weichen vollständig symmetrisch. Wird einmal eine Verdoppelung der Linie nöthig, so kann die Begradigung in der Richtung des durchgehenden Geleises nur mit grossen Schwierigkeiten vorgenommen werden, da beiderseits ein Ueberschuss an Länge vorhanden ist, der das Umlegen der Zahnstange sehr erschwert. Dieser Ueberschuss ist bei der Snowdonbahn — was besondere Beachtung verdient — dadurch beseitigt, dass das Geleis in den Ausweichstellen in geraderer Linie durchgeführt ist; im Falle des zweigeleisigen Ausbaues der Bahn brauchen nur die Weichen weggenommen zu werden. Es ist ersichtlich, dass bei solcher Anordnung der Ausweichstellen der Längenunterschied der Ausweichung und des durchgehenden geraden Geleises ein genaues Vielfaches der Zahntheilung von 120 mm betragen muss. Dies und noch andere Umstände erschwerten die Anlage der unsymmetrischen Ausweichungen in hohem Grade, und es wurde erforderlich, die Weichen und Herzstücke in ganzer natürlicher Grösse aufzuzeichnen. Die Lösung der entgegenstehenden Schwierigkeiten ist aber so vollkommen gelungen, dass die Züge über das gekrümmte Geleis ebenso sanft und ruhig hinwegfahren, wie über die gerade Strecke. Die Zahnstange ist im Ausweichgeleis genau 480 mm länger als in der Geraden; dieser Umstand machte hier die Beschaffung eines Paars besonderer Lamellenstücke erforderlich, die um

4 Zahntheilungen länger sind als die normalen. Die Ausweichungen sind übrigens rund 70 m lang.

Es betragen die Länge der Weichenzungen ungefähr $3^2/_3$ m, ihre Krümmungen 46 m, der Weichenwinkel 13°, entsprechend einer Neigung von $1:4^1/_3$. Die Hebel, mit denen die Zungen bewegt werden, bewegen gleichzeitig drehbare Lamellenstücke, die den Laufrädern auf den Schienen freien Durchgang gewähren. Die Weichen werden in der auf Englischen Bahnen üblichen Weise fest verriegelt, ohne dass sie aufgeschnitten werden können; auf einigen festländischen Bahnen sind abweichend hiervon sowohl die Weichenzungen als auch die beweglichen Zahnstangentheile aufschneidbar angeordnet. Im letzteren Falle besitzen die Spitzen dieser Zahnstangentheile hochstehende Backen, die von den Lokomotivrädern bei Seite geschoben werden. Die Engländer glaubten, dass die aufschneidbare Anordnung von zweifelhaftem Werth sei, denn wenn thatsächlich auch die Lokomotivräder die Backen bei Seite schieben können, erschien ihnen nicht ausgeschlossen, dass ein leichter Wagen hierzu nicht die Kraft besitze; dann liege die Möglichkeit einer Entgleisung vor. Während der Betriebsführung hat sich ferner ergeben, dass der für die Weichenkrümmungen gewählte Halbmesser von 46 m völlig ausreichend ist. Durch Anwendung eines so kleinen Halbmessers werden die Hebelübersetzungen der Stellvorrichtungen wesentlich vereinfacht. Entgleisungsweichen sind nirgends vorgesehen. Wo aber Seitengeleise vorhanden sind, sind selbstthätige Sperrklötze mit den Weichen in Verbindung gebracht, die bestimmt sind, etwa ablaufende Wagen festzuhalten.

Die grösste Bahnneigung, in der auf der Snowdonbahn Ausweichungen angelegt sind, ist 1:10, während sich auf Schweizer Linien in Neigungen von 1:5 und selbst 1:4 Ausweichungen finden. Die Bahn Glion-Rocher de Naye hat eine solche in einer Neigung von 22 %. In so steilen Neigungen ist die Herstellung des Bahnkörpers in Konkret und vorsichtige Bedienung der Weichen erforderlich.

Von Interesse ist die Art der Herstellung der Zahnstangenstücke, die mit Hilfe einer von Sugden angegebenen Maschine erfolgte, eine Art Hobelmaschine darstellend, bei der die Schneidstähle in einer Trommel befestigt sind, die, um ein Bild zu gebrauchen, das Aussehen der Walze eines Musikwerks besitzt, die in der bekannten Weise mit einer grossen Zahl von Stiften besetzt ist. Jeder der Stifte würde einem Hobelstahl entsprechen. Diese Hobelwalze dreht sich sehr langsam über einem Tisch, der mit der Geschwindigkeit von rund 10 cm in der Stunde fortschreitet; auf diesem sind 40 bis 50 Stahlstäbe von der ungefähren Länge der Lamellenstücke, in ihrer Längenrichtung gleichlaufend mit der der Walze, dicht aneinander gepackt befestigt. Sobald die Stäbe einer nach dem anderen unter dem tiefsten Punkt der Walze hinweggeschritten sind, sind auch ihre Zähne vollständig ausgearbeitet; gleichzeitig sind die Lamellenstücke durch seitlich an der Walze befestigte Stähle genau auf Länge geschnitten worden. Diesem Vorgang folgt das Bohren der Löcher auf einer Maschine, die die vier Löcher zweier Stücke zu gleicher Zeit herstellt; auf einer weiteren Maschine werden die Endlöcher oval ausgestanzt, dann werden die Ecken soweit wie erforderlich abgefeilt und schliesslich die Stücke in eine Art Oelfirniss getaucht, der einen vorläufigen Schutz gegen Rosten gewährt.

Ueber das Verlegen des Oberbaues ist zu bemerken, dass die Arbeit nur von einem einzigen Punkte, dem Fusspunkt der Linie, in Angriff genommen werden konnte. Es fand sich, dass man am besten vorwärts kam, indem man zuerst die Schwellen und die Zahnstange vorstreckte und mit den Schienen folgte. Um den an den Zahnstangenenden vorgesehenen Spielraum von 4 mm genau inne zu halten, wurde eine nach der Zahnform ausgearbeitete Lehre umgekehrt am Stoss je zweier aneinander stossender Lamellenstücke genau passend über vier der Zähne gelegt, worauf die Stücke fest mit einander verbolzt wurden. Ohne dieses Verfahren würde es nicht möglich gewesen sein, mit den Schienenstössen genau auf die Mitte zweier Schwellen zu treffen, was mit Rücksicht auf die Ausklinkungen in den Hakenlaschen, die mit den Ansätzen der Klemmplatten in genauen Eingriff kommen mussten, erforderlich war.

Da die Schwellen genau rechtwinklig zur Zahnstange liegen müssen, die die genaue Mittellinie der Bahn darstellt, so ergeben sich in den Krümmungen für die innere und äussere Schiene besondere Längen, deren arithmetisches Mittel die Normalschienenlänge darstellt. Da 5 verschiedene Krümmungen vorhanden sind, gibt es auch 5 verschiedene Klassen besonderer Schienenlängen.

Die Verlegung des Oberbaues — nahe an 7,4 km — nahm bei aller Sorgfalt in der Beobachtung der Abmessungen doch nur die Zeit vom 2. September 1895 bis 6. Januar 1896, d. i. 72 Tage in Anspruch, von denen freilich infolge der Ungunst des Wetters nicht alle volle Arbeitstage waren. Im Durchschnitt wurden täglich 100 m Oberbau fertiggestellt; einmal wurden an einem Tage 320 m und in einer Woche 1370 m verlegt. Täglich waren 14 Mann bei den Oberbauarbeiten beschäftigt.

Beim Stopfen der Schwellen, das, wie schon früher bemerkt, zur Verhinderung des Wanderns des Gestänges von unten nach oben erfolgte, wurde darauf geachtet, dass in der Mitte unter der Zahnstange ein Raum von 30—38 cm frei blieb, da sonst infolge des Setzens der Schwelle unter dem Druck der Laufräder eine Durchbiegung der Schwellen nach oben zu befürchten war. In diesem Falle hätte die Tiefe des Eingriffs der Lokomotivzahnräder in die Zahnstange das vorgeschriebene Maass von 30 mm — 15 cm unter der Theilungslinie — überschritten.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 2,4 km lange Strecke Remscheid-Remscheid-Bliedinghausen der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 1. Juli d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 39a (Königl. Eisenbahndirektion zu Kattowitz), Nr. 42a (Königl. Eisenbahndirektion zu Münster i/W.), Nr. 42b (Königl. Eisenbahndirektion zu Posen) und Nr. 95 (Warschau-Wiener Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 42 (Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag IX.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 95 der Warschau-Wiener Eisenbahn wird das im Januar d. J. ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:

Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 42 (Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg),
Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen und Niederländische Centraleisenbahn) und
Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Königl. Sächsische Staatseisenbahnen, Nachtrag), sowie

Nachtrag XIII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Neu sind herausgegeben worden der Kilometerzeiger Nr 23 (Mecklenburg. Friedrich Wilhelm-Eisenbahn) und — unter Aufhebung der im Oktober 1894 bezw. November 1893 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den dazu gehörigen I. Nachträgen — die Kilometerzeiger Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) und Nr. 111a (Norwegische Eisenbahnen).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2103 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2138 vom 2. d. Mts., betreffend Neuwahl der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 4. d. Mts. an die im Verein vorhandenen Gruppen).

Nr. 2140 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung einer schmalspurigen Strecke und der vollspurigen Strecken Hansdorf-Priebus und Trient-Tezze zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2141 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Torontaler Lokalbahnen auf Aufnahme in den Verein und Antrag der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme mehrerer Bahnen derselben an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2185 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 5 d. Mts,).

Nr. 2203 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2204 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2207 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Uebersendung der Niederschrift Dresden, am 20/21. Mai 1896 (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat April d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39 624,88 km, folgendes: Im Monat April d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 32 282 571 *M.* oder 246 174 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 831 *M.* oder 1,54 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 71 257 157 *M.* oder 5 566 970 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 804 *M.* oder 5,99 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 26 620 692 *M.* oder 318 140 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 824 *M.* oder 0,96 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 60 539 433 *M.* oder 4 900 297 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 843 *M.* oder 6,47 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 17 869 463 *M.* oder 1 237 924 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 740 *M.* oder 4,82 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 42 906 892 *M.* oder 4 683 932 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 476 *M.* oder 9,23 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. April d. J. die Strecken Vohwinkel-Elberfeld-Varresbeck 3,58 km (Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld) und Zetel-Neuenburg 4,37 km (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen), am 16. April d. J. die Bentheimer Kreiseisenbahn 29 km.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die Inbetriebnahme der im Bau begriffenen, nur für den Güterverkehr bestimmten 2,4 km langen Bahnstrecke von Bahnhof Remscheid nach Remscheid-Bliedinghausen wird voraussichtlich am 1. Juli d. J. erfolgen. Zwischenstationen sind an dieser Strecke nicht vorhanden. Die Haltestelle Remscheid-Bliedingen wird für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet.

Direktionsbezirk Kattowitz. Am 4. Mai d. J. ist die Theilstrecke Poremba-Guidogrube der Schmalspurbahn Poremba-Gleiwitz dem Betriebe übergeben worden.

Rügensche Kleinbahnen. Die Betriebseröffnung der der Aktiengesellschaft der Rügenschen Kleinbahnen gehörenden Theilstrecke Putbus-Binz-Sellin a. R. für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr hat am 23. Mai d. J. stattgefunden. Die derselben Gesellschaft gehörende Anschlussstrecke Altefähr-Putbus wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Monats gleichfalls dem gesammten Verkehr übergeben werden.

An diesen Strecken liegen folgende Stationen mit den daneben vermerkten Entfernungen von Altefähr: Nesebanz 4,10 km, Gustow 5,61 km, Prosnitz a/R. 7,05 km, Benz a/R. 7,65 km, Sissow 8,26 km, Glutzow 10,60 km, Poseritz 12,56 km, Neparmitz 15,26 km, Puddemin 17,06 km, Gr.-Schoritz 18,06 km, Wendorf 19,20 km, Renz 20,57 km, Garz a/R. 23,18 km, Carnitz 26,85 km, Ketelshagen 29,60 km, Güstelitz 31,61 km, Putbus 35,27 km, Lonvitz 37,80 km, Posewald 39 km, Seelvitz 41,32 km, Serams 43,35 km, Binz 46,12 km, Jagdschloss 48,49 km, Garftitz (Granitz) 49,82 km, Sellin a/R. West 53,21 km, Sellin a/R. Ost 54,55 km.

Die Bahn ist mit einer Spurweite von 0,75 m für Lokomotivbetrieb gebaut und unterliegt dem Kleinbahngesetz vom 28. Juni 1892. Auf den Verkehr sollen die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands mit einer Anzahl Aenderungen und Zusätzen, welche im Tarif aufgenommen sind, Anwendung finden.

Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Auf den Stationen Jagdschloss und Sellin a. R. West werden Leichen, lebende Thiere und Wagenladungsgüter nicht angenommen und ausgeliefert.

Die Leitung des Betriebs der Rügenschen Kleinbahnen ist der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. (Betriebsabtheilung Stettin) übertragen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Auf Station Baalberge können fortab auch Sprengstoffe für den allgemeinen Verkehr angenommen und ausgeliefert werden.

Direktionsbezirk Posen. Die an der Bahnstrecke Jarotschin-Oels belegene Haltestelle Wirschkowitz, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern in Wagenladungen und Leichen, sowie für den Privatdepeschen-Verkehr eingerichtet ist, wird am 10. d. Mts. auch für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen. Am gleichen Tage wird der an der Bahnstrecke Lissa i. P.-Wollstein gelegene, bisher für den Personenverkehr ohne Gepäck-Abfertigungsbefugniss eingerichtete Haltepunkt Silz-Hauland auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Abfertigung von Personen besteht, eröffnet.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 30. Mai d. J. ist die zwischen Dutzendteich und Feucht gelegene Haltestelle „Fischbach bei Feucht" bis zur Vollendung der baulichen Anlagen in provisorischer Weise für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Posen. Die an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Posen zwischen Bottschow und Neu-Cunersdorf gelegene Station Sternberg führt fortan die Bezeichnung „Sternberg (Neumark)".

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Kirchberg nach Hermeskeil beauftragt worden.

Cronberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1895 befördert 635 371 Personen (gegen 614 533 Personen im Vorjahre) und 23 558 (17 244) t Güter.

Die Einnahmen betrugen 186 001 (176 386) ℳ — hiervon aus dem Personenverkehr 135 054 (128 498) ℳ und aus dem Güterverkehr 23 127 (18 191) ℳ — und die Ausgaben nach Ausscheidung der dem Erneuerungsfonds und dem Bau-Ergänzungsfonds zur Last fallenden Summen 109 806 (110 195) ℳ. Nach Abzug der Konzessions- und satzungsmässigen Leistungen ergibt sich ein Ueberschuss von 35 330 ℳ und nach Ausstattung des Bilanz-Reservefonds mit 1 673 ℳ ein Reingewinn von 33 657 ℳ, welcher wie folgt verwendet wird: Eisenbahnsteuer 777 ℳ, 5 % Dividende an 297 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien 14 850 ℳ, 3 % Dividende an 514 800 ℳ Stammaktien 15 444 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 2 586 ℳ.

Die seit einigen Jahren erstrebte Umwandlung der noch im Umlauf befindlichen 5 % Prioritätsobligationen in 4 % ist durch Allerhöchsten Erlass vom 17. Mai 1895 genehmigt und mit Wirkung vom 1. Januar 1896 bereits vollständig durchgeführt worden.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Im Jahre 1895/96 wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte zusammen 90 952 Personen befördert und dafür 11 094 ℳ vereinnahmt. Im Güterverkehr wurde bei einer bewegten Gütermenge von 550 840 t eine Einnahme von 344 076 ℳ erzielt. Einschliesslich der Erträge aus Verpachtungen und sonstigen Nebeneinnahmen mit zusammen 23 545 ℳ beziffern sich die gesammten Betriebseinnahmen auf 378 715 ℳ, denen an Betriebsausgaben 162 113 ℳ gegenüberstehen, so dass ein Betriebsüberschuss von 216 602 ℳ verbleibt. Nach Abzug von 16 313 ℳ Konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen, verbleibt ein Ueberschuss von 200 289 ℳ, welcher wie folgt verwendet werden soll: Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen 5 646 ℳ, Staatseisenbahnsteuer 5 225 ℳ, persönliche Gewinnantheile 11 753 ℳ, 6 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 6 720 ℳ, 8 % Dividende an die Stammaktien 48 000 ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 2 736 ℳ, Tilgung schwebender Schulden, Dotirung des Pensionsfonds, des Unterstützungsfonds usw. 120 000 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 209 ℳ.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1895 befördert 441 567 Personen einschl. Militär, 1 107 t Reisegepäck, 10 898 Stück Vieh und 63 999 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 302 260 ℳ, aus dem Güterverkehr 176 728 ℳ und aus sonstigen Quellen 28 103 ℳ, zusammen 507 091 ℳ. Die Ausgaben erforderten 355 753 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 151 338 ℳ verbleibt. Abzüglich der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds und zuzüglich der Zuschüsse seitens der Staatskassen ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 196 133 ℳ. Hiervon werden verwendet zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 116 069 ℳ, zur Tilgung derselben 24 700 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 2 684 ℳ, zur Ausstattung des Bilanz-Reservefonds 2 768 ℳ und zur Zahlung einer Dividende von 2 % (gegen 1,5 % im Vorjahre) an die Aktien Lit. A 48 000 ℳ, während der Rest von 1 912 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Hessische Ludwigsbahn.

In der am 3. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung führte der Vizepräsident des Verwaltungsraths, Bankdirektor Hedderich-Darmstadt, den Vorsitz. Als Vertreter der Hessischen Regierung waren anwesend Ober-Baurath Wetz und Finanzrath Welcker; die Preussische Regierung war nicht vertreten. Da nicht ganz 53 Millionen Mark Aktien angemeldet, zur Beschlussfassung über das Kaufgebot der Regierungen aber die Vertretung von zwei Dritteln des 111 900 000 ℳ betragenden Aktienkapitals, also von 74,6 Millionen Mark Aktien erforderlich waren, war die Versammlung nicht beschlussfähig. Nichtsdestoweniger wollte die Verwaltung ihr Gelegenheit geben, sich über das Gebot der Regierungen auszusprechen, wie sich ja auch die Verwaltung im Vortrage darüber ausführlich erklärte. Rechtsanwalt Blumenfeld-Hamburg erklärte sich gegen das Angebot, da er nicht an das Zustandekommen des angekündigten Verstaatlichungsentwurfes glaubt, während Rechtsanwalt Loewenthal-Frankfurt a/M. den Prozessweg, event. eine Beschwerde an das Reichs-Eisenbahnamt oder an den Reichskanzler empfahl. Direktor Hedderich hielt dies für erfolglos und befürwortete eine gütliche Einigung. Walter-Berlin stand auf dem ablehnenden Standpunkt auch bezüglich des Vergleichsvorschlags des Verwaltungsraths und beantragte folgende Resolution: „Die in der heutigen Generalversammlung anwesenden Aktionäre erklären wiederholt, dass sie das gemeinsame Anerbieten der Regierungen bezüglich des freihändigen Verkaufs der Hessischen Ludwigsbahn als durchaus ungenügend erachten und entschlossen sind, dasselbe abzulehnen. Sie fordern daher den Verwaltungsrath auf, alles aufzubieten, um eine wesentliche Erhöhung des Gebots der Regierungen zu erwirken und event. der nächsten zur Beschlussfassung einzuberufenden Versammlung vorzulegen." Direktor Hedderich bemerkte, nach dem Verlauf und Ergebniss der Verhandlungen werde es kaum gelingen, die Regierungen über die vom Verwaltungsrath vorgeschlagene Erhöhung des Angebots hinaus zu bringen, welch letzteres die Versammlung anscheinend abzulehnen entschlossen sei. Gleichwohl sei die Verwaltung bereit, den Regierungen nochmals Vorstellungen zu machen, bitte aber, sich keinen grossen Hoffnungen hinzugeben.

Die in der Generalversammlung abgegebene Erklärung des Verwaltungsraths lautet wie folgt: Im Anschluss an den Vortrag sind wir in der Lage, der Generalversammlung mitzutheilen, dass seit Drucklegung des genannten Vortrags durch unsere Verhandlungen mit den betheiligten Regierungen die Sachlage weiter geklärt worden ist. Hiernach können wir keine Zweifel hegen, dass die beiden Regierungen zu einer Erhöhung des Gebots, wie es den seitherigen Erwartungen unserer Aktionäre entsprechen würde, sich nicht entschliessen werden, dass sie aber im Falle der Ablehnung des Angebots mit der partiellen Verstaatlichung und den angedrohten Zwangsmaassnahmen vorgehen werden. Wir haben indessen die Ueberzeugung gewonnen, dass beide Regierungen im Falle einer gütlichen Verständigung auch ihrerseits eine mässige Aufbesserung des Gebots in Erwägung ziehen könnten. Eine Erhöhung des staatlichen Angebots durch die Bewilligung einer baaren Zuzahlung von 20 ℳ für die Aktie und eine Zuweisung von 5,25 % als Dividende für das Jahr 1896 aus den Betriebsergebnissen dieses Jahres, d. i. also ausser den im Angebot bereits liegenden 3,5 % eine weitere baare Zuzahlung von 1,75 % = 10,50 ℳ für die Aktie — also insgesammt eine baare Zuzahlung von 30,50 ℳ für die Aktie wird das äusserste Zugeständniss sein, welches die Gesellschaft im Wege gütlicher Einigung erreichen kann, und es ist uns seitens der beiden Regierungen in Aussicht gestellt worden, die Bewilligung dieser Erhöhung in wohlwollende Erwägung ziehen zu wollen, falls der Vorschlag die Zustimmung der demnächstigen zweiten Generalversammlung findet. Wenn wir auch die Abfindung der Aktionäre selbst in dem eben erwähnten höheren Betrag dem Werthe unseres Unternehmens nicht entsprechend finden, so müssen wir doch im Hinblick auf die grossen Nachtheile und Gefahren, welche der Gesellschaft im Falle einer Nichtverständigung und der Beschreitung der angekündigten Zwangswege seitens der betheiligten Regierungen drohen, empfehlen, eine Verständigung durch Annahme des staatlichen Angebots unter der Bedingung der eben bezeichneten Aufbesserung dem Wege des Streites vorzuziehen.

Die zweite ausserordentliche Generalversammlung ist auf den 4. Juli d. J. einberufen worden. In dieser Versammlung gewährt jede einzelne Aktie eine Stimme. Zur Gültigkeit eines Beschlusses über die Annahme des Anerbietens und die hierdurch bedingte Auflösung der Gesellschaft bedarf es in Gemässheit des Art. 242 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches einer Mehrheit von drei Viertheilen des in dieser Versammlung vertretenen Aktienkapitals.

Der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft

ist zur Erweiterung der Essener Strassenbahnen die Genehmigung zum Bau einer Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Essen nach Steele (6 km) und von Essen nach Frohnhausen (3 km) ertheilt worden. Die Konzessionsdauer beträgt 40 Jahre. Die Bahn nach Steele muss in 3, die nach Frohnhausen in 4 Jahren betriebsfähig hergestellt sein.

Halle-Hettstedter Eisenbahn.

Am 29. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt. Auf der Tagesordnung derselben steht u. a.: Beschlussfassung über die Vereinigung der Gesellschaft mit der „Halleschen Hafenbahn" (Aktiengesellschaft) zu Halle a/S.; Vorlegung des von den Vorständen der beiden Gesellschaften unter Beitritt der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu Stettin, abgeschlossenen Fusionsvertrages, sowie Beschlussfassung über Erhöhung des Grundkapitals.

Die Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld

ist bereits handelsgerichtlich registrirt. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen: a) von Muskau über Teuplitz nach Sommerfeld, b) von Rauscha nach Freiwaldau. Das Grundkapital beträgt 4 009 000 ℳ; davon entfallen 3 367 000 ℳ auf die Nebenbahn Muskau-Sommerfeld und 642 000 ℳ auf die Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau. Das Grundkapital ist in 4 009 Stück Aktien über je 1 000 ℳ eingetheilt. Die Aktien lauten auf den Inhaber und sind sämmtlich von den Gründern übernommen. Gründer der Gesellschaft sind: die Dresdner Bank, die Bayerische Vereinsbank, die Lokalbahn-Aktiengesellschaft

in München, Bankdirektor Dr. Fr. Volz zu München, Geheimer Ober-Finanzrath W. Müller zu Berlin, Bankdirektor E. Gutmann zu Berlin und Bankdirektor J. Pütz zu München. Zum Vorstand der Gesellschaft ist der Direktor Th. Lechner in München und zum stellvertretenden Mitgliede des Vorstandes der Regierungs-Baumeister J. Schweitzer in Sommerfeld bestellt worden.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Berlin

(Direktionsbezirke Berlin und Stettin) hielt kürzlich seine Frühjahrssitzung ab. Die Tagesordnung wies nur Mittheilungen der Direktionen auf über die seit dem Herbst eingetretenen wichtigen Aenderungen im Personen- und Gütertarif wie im Personenzugfahrplan und ferner über die für den Winter 1896/97 beabsichtigten Aenderungen. Von diesen Mittheilungen bieten vor allem diejenigen erhebliches Interesse, welche sich auf den Berliner Ausstellungsverkehr beziehen, da sie zeigen, welche geradezu enormen Anforderungen in diesem Sommer bei günstiger Witterung an die Berliner Verkehrsmittel gestellt werden. Es verkehrten nämlich an den beiden Pfingstfeiertagen allein auf der Berliner Stadt- und Ringbahn täglich in jeder Richtung über 1 000 Züge, welche am 1. Feiertage 754 000 Personen gegen 545 000 Personen am 1. Feiertage des vorigen Jahres, und am 2. Feiertage 993 000 Personen gegen 700 000 im Vorjahre beförderten, mithin an den beiden Feiertagen über eine halbe Million mehr als zu Pfingsten im vorigen Jahre. Hierzu kommt dann noch der gesammte Vorortverkehr, welcher gleichfalls in diesem Jahre ganz ungewöhnliche Ausdehnung angenommen hat, so dass an den beiden Pfingstfeiertagen insgesammt über 3 Millionen Fahrgäste befördert worden sind.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.

Am 1. Juli d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. April 1893 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher fast durchweg Ermässigungen enthält. (Siehe die Bekanntmachung in Nr. 44 S. I d. Ztg.).

Strassenbahnen.

Braunschweigische Strasseneisenbahn. Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1895 eine Betriebseinnahme von 213 708 *M.* (gegen 209 991 *M.* in 1894). Nach Abzug sämmtlicher Unkosten, sowie 6 605 *M.* Zuschreibung zum Amortisationskonto und 22 500 *M.* Abschreibungen, bleibt einschliesslich des Vortrages ein Reingewinn von 34 931 (34 986) *M.*, von welchem, wie im Vorjahre, eine Dividende von 5 % zur Vertheilung gelangt ist.

Der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein

hat in Berlin (W. Schöneberger Ufer 32) eine „Abtheilung für feste und transportable Schmalspurbahnen“ errichtet, einerseits um für diese Spezialität mehr wie seither den direkten Verkehr mit den Konsumenten aufzusuchen und dadurch vermehrten Absatz des Materials für Feld-, Forst- und Industriebahnen herbeizuführen; andererseits soll die neue Abtheilung dazu dienen, den Abnehmern den direkten Ankauf der Materialien bei dem alles selbst erzeugenden Hüttenwerke, sowie den Verkehr mit derselben bei der mehr centralen Lage Berlins zu dem in Frage kommenden Abnehmerkreis durch gleichzeitige Errichtung eines Musterlagers in der Reichshauptstadt zu erleichtern.

Aus Belgien.

Westflandrische Eisenbahngesellschaft im 2. Halbjahre 1895.

Der lange Sommer des Jahres 1895 war dem Personenverkehr nach den Seebadestädten sehr günstig, während die milde Witterung der ersten Wintermonate die Kohlensendungen verminderte; zugleich trat ein bedeutender Ausfall in den Rübensendungen infolge der grossen Trockenheit und der niedrigen Zuckerpreise ein. Befördert wurden im 2. Halbjahre 1895 25 841 Personen in I. Klasse, 163 993 Personen in II. Klasse und 1 275 845 Personen in III. Klasse, im ganzen 1 465 679 Personen (gegen 1 391 664 Personen im 2. Halbjahre 1894), ferner 1 097,5 t Gepäck, 791 Wagen Vieh, 428 486 (404 428) t Güter und 29 242 Geldsendungen. Die Einnahmen betrugen für Personen 876 816,48 Frcs., für Gepäck 22 722 05 Frcs., für Vieh 11 247,55 Francs, für Güter 811 926,62 Frcs., für Geldsendungen 5 736,10 Francs und an ausserordentlichen Erträgen 10 615,05 Frcs., im ganzen also 1 739 063,85 (1 655 850,47) Frcs. Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 99 389 Frcs., für Bahnerhaltung und Bewachung auf 191 805,86 Frcs., für Zugförderung und Werkstättendienst auf 301 530,26 Frcs. und für den Verkehrs- und Betriebsdienst auf 322 880,74 Frcs., im ganzen also auf 915 605.86 (867 451,50) Frcs.

Es verblieb also ein Ueberschuss von 823 457,99 Frcs., der sich durch 533,55 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 26 583 Francs Vergütung des Staates für Mitbenutzung der Strecken Deynze-Thielt und Ypres-Comines, 17 108,52 Frcs. ausserordentliche Erträge und 2 160 Frcs. Zinsen der Rücklagen auf 869 843,06 Frcs. erhöhte. Davon verzehrten die Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine 96 250 Frcs., die Zinsen und Tilgung der Schuldverschreibungen 378 720 Frcs., die Rückzahlung an den Staat 5 000 Frcs., die Einlage in den Erneuerungsbestand 25 000 Frcs. und die Rücklagen 37 071,76 Frcs., während 327 801,30 Frcs. zur Verfügung der am 9. Mai in Brügge abgehaltenen Hauptversammlung standen. Im Verein mit den für das 1. Halbjahr gezahlten 6,65 Frcs. bildet der vertheilte erste Gewinn von 8,525 Frcs. die satzungsgemässe Verzinsung der Stamm-Antheilscheine von 5 %; es wurde alsdann noch ein zweiter Gewinn von 2,625 Frcs. an die Stamm- und von 2,125 Francs an die Vorzugs-Antheilscheine vertheilt, so dass der Gesammtgewinn des ganzen Jahres 1895 für erstere 17,80 Frcs. (5,86 %) und für letztere 15,875 Frcs. (6,35 %) betrug.

Die allgemeine Vermehrung der Einnahmen lässt voraussehen, dass der auf die gewährleisteten Linien entfallende Theil die im Vertrage vom 28. Januar 1852 vorgesehene Grenze des Reinertrages, von der ab die Gesellschaft die Ueberschüsse zur Tilgung der früher erhaltenen Zinsvorschüsse zurückzuzahlen hat, bei der endgültigen Abrechnung übersteigt; es sind daher für diesen Zweck 5 000 Frcs. zurückgestellt worden.

Der Grunderwerb zum Bau des Hafens Heyst sowie des Seekanals Heyst-Brügge schreitet rasch fort, doch werden die Materialsendungen nicht vor Anfang des nächsten Jahres beginnen.

Der geschäftsführende Direktor und Betriebsleiter Emil van den Bogaerde hat am 7. Mai d. J. 50 Jahre im Dienste der Gesellschaft gestanden.

Braine le Comte-Genter Eisenbahn im Jahre 1895.

Die Gesellschaft hatte im Jahre 1895 (1894) aus dem Betriebe eine Einnahme von 1 528 807 (1 494 584) Frcs. und aus verschiedenen Quellen eine solche von 37 260 (175 319) Frcs., also eine Gesammteinnahme von 1 566 067 (1 669 903) Frcs.; nach Bestreitung der allgemeinen Unkosten, nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und nach 5 % Verzinsung der Antheilscheine verblieben 820 211 (783 195) Frcs., von denen 3 % der Verwaltungsrath und 1 % der Aufsichtsrath = 32 808 (31 328) Frcs., 24 % = 196 851 (187 967) Frcs. der Konzessionsinhaber, 18 % = 147 638 (140 975) Frcs. die 6 000 Vorzugs-Antheilscheine und 54 % = 442 914 (422 925) Frcs. die 6 000 Stamm-Antheilscheine erhielten.

Die direkte Bahn Brüssel-Lille-Calais im Jahre 1895.

Diese Bahn (Strecken Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze) hatte 1895 aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 457 345,45 Frcs., für Gepäck eine solche von 17 341,01 Frcs. und für Güter eine solche von 425 299,50 Frcs., also eine Gesammteinnahme von 899 985,96 Frcs.; hierzu kamen 285,48 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 6 648,22 Frcs. Zinsen. Von der 906 919,66 Frcs. betragenden Summe wurden 390 000 Frcs. zur Verzinsung und 30 270 Frcs. zur Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine, 50 421,56 Frcs. zu allgemeinen Unkosten, 419 900 Francs zur Gewinnvertheilung an die Stamm-Antheilscheine und 15 834,78 Frcs. zur Entlohnung des Verwaltungs- und Aufsichtsraths verwendet, während 493,32 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Eisenbahn der Herve-Plateaus im Jahre 1895.

Diese Bahn hatte 1895 eine Einnahme von 723 843 Frcs., von denen 714 528 Frcs. aus dem Betriebe und 9 315 Frcs. aus verschiedenen Quellen herrührten. Nach Deckung der Lasten verblieb ein Reinertrag von 381 813 Frcs., von dem 5 % = 19 091 Francs in die Rücklagen flossen, 3 % = 10 882 Frcs. dem Verwaltungsrath, 1 500 Frcs. dem Aufsichtsrath zufielen, 350 000 Francs als Gewinn vertheilt und 340 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Antheilscheine betrug 28 Frcs. gegen 18 Frcs. im Vorjahre.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft im Jahre 1895.

Die Gesellschaft hatte im Jahre 1895 (1894) aus dem Betriebe eine Einnahme von 6 611 777,21 (5 776 900,02) Frcs. und aus sonstigen Quellen eine solche von 421 111,07 (265 141,03) Francs, also eine Gesammteinnahme von 7 032 888,28 (6 042 041,05) Francs; davon verzehrten die Betriebskosten 1 546 325,43 (1 448 178,73) Frcs., die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel

1 194 029,45 (1 061 796,76) Frcs. und die allgemeinen Unkosten 716 625,35 (662 409,95) Frcs. Es verblieb also ein Ueberschuss von 3 575 908,05 (2 870 782,26) Frcs., der sich durch 7 991,49 (0) Francs Uebertrag aus dem Vorjahre auf 3 583 899,54 Frcs. erhöhte, sich aber nach Abzug der dem Aufsichtsrath zugebilligten Entlohnung von 3 636,21 (3 305,73) Frcs. auf 3 580 263,33 (2 867 476,53) Frcs. ermässigte. Davon gingen ab: 148 812,97 (136 138,25) Frcs. an ausserordentlichen Kosten, Steuern usw., 5 079,27 (6 845,15) Frcs. Zuschuss zur Unterstützungskasse, 990 504,62 (795 594,50) Frcs. Zinsen der Schuldverschreibungen, 149 975,04 (156 459,28) Frcs. Zinsen und Bankkosten, endlich 1 220 000 (1 126 000) Frcs. Tilgung von Schuldverschreibungen und Abschreibungen, während 1 065 891,43 (646 439,35) Frcs. Reinertrag verblieb, von dem 10 % = 106 589,14 Frcs. in die Rücklagen floss, eine gleiche Summe dem Verwaltungsrath und der Direktion zuzubilligen war und 80 % = 852 713,15 Frcs. Antheilhabern zustand. Die am 21. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung beschloss, davon 832 740 Frcs. als Gewinn (je 30 Frcs. oder 6 %) zu vertheilen und 19 973,15 Frcs. den ausserordentlichen Rücklagen zuzuführen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Es sind ernannt worden:

die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Lottmann, Vorstand der Betriebsinspektion in Northeim, Merten, Vorstand der Betriebsinspektion in Arnstadt, Herr, Vorstand der Betriebsinspektion 7 in Berlin, Middendorf, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Erfurt, Borggreve, Vorstand der Betriebsinspektion in Marburg, Petri, Vorstand der Betriebsinspektion 8 in Berlin, Brunn, Vorstand der Betriebsinspektion in Kreuznach, und Lohmeyer, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Glogau, der Eisenbahn-Bauinspektor Baurath Rizor, Vorstand der Maschineninspektion in Hannover, sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Herr, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Grunewald, Domschke, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Brüggemann, Vorstand der Werkstätteninspektion 2 (Oderthor) in Breslau, Schmedding, Vorstand der Maschineninspektion 2 in Essen a. Ruhr, und Falke, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, zu Regierungs- und Bauräthen, ferner der Eisenbahn-Maschineninspektor, Baurath Meyer, Vorstand der Maschineninspektion in Weissenfels, sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Pritzel, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Insterburg, Weber, Vorstand der Betriebsinspektion in Guben, und Recke, Vorstand der Betriebsinspektion in Uelzen, zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe vierter Klasse.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird der 2,6 km von Möllbergen und 2,6 km von Eisbergen an der Strecke Löhne (Westf.)-Hameln neu hergestellte Personenhaltepunkt Veltheim eröffnet.

Gepäck kann auf dem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Veltheim ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Veltheim ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäck-Abfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Tarifsätze zur Personenabfertigung werden eingeführt zwischen Veltheim einerseits und Deckbergen, Eisbergen, Fischbeck, Hameln, Herford, Löhne (Westf.), Möllbergen, Oeynhausen Bad (Südbhf.), Oldendorf, Rinteln und Vlotho andererseits nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Fahrpreistafel-Ergänzung.

In Veltheim werden folgende Züge zum Aus- und Einsteigen von Reisenden halten und zwar:

in der Richtung nach Löhne die Züge

Nr. 250 ab 6.05 Vorm.
„ 240 „ 9.17 „
„ 234 „ 1.06 Nachm.
„ 236 „ 8.31 „ und
„ 576 (nach Bedarf) „ 12.05 Nachts;

in der Richtung von Löhne die Züge

Nr. 237 ab 7.34 Vorm.
„ 239 „ 10.47 „
„ 243 „ 5.37 Nachm.
„ 245 „ 8.01 „ und
„ 573 (nach Bedarf) „ 10.42 „

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 3. Juni 1896. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 28. Juni d. J. wird der in Kilometerstation 15,5 der Nebenbahnstrecke Jüterbog-Treuenbrietzen zwischen Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen gelegene Haltepunkt Frohnsdorf für den Personenverkehr eröffnet.

Der Fahrkartenverkauf für Frohnsdorf findet durch den Zugführer statt.

Das zur Beförderung übergebene Gepäck wird nachträglich abgefertigt.

Halle a/Saale, den 6. Juni 1896. (1136)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Hausen. Am 10. Juni d. J. wird an der Bahnstrecke Homburg v. d. H. (neu)-Usingen der Haltepunkt Hausen für den Personenverkehr neu eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 7. Juni 1896. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Einrichtung einer Güternebenstelle. Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wird ab 15. d. Mts. in Flinsburg i/Schl. eine Güternebenstelle eingerichtet. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, die mit der Eisenbahn über Friedeberg a/Q. einoder ausgehen.

Soweit betreffs der Abfuhr in Friedeberg a/Q. angekommener Eil- und Frachtstückgüter von den Empfängern nicht anderweite Verfügung getroffen ist, werden diese dem Adressaten bahnamtlich zu den vertragsmässig vereinbarten Rollgebühren zugeführt. Ausgeschlossen von der Annahme sind folgende Güter:

a) die in Gemässheit des § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
b) Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 500 kg;
c) solche Stückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen nicht eignen wegen ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit;
d) lebende Thiere (zugelassen sind solche in Käfigen, Kisten, Körben etc. bei Aufgabe als Stückgut).

Nähere Auskunft über die Höhe der Gebührensätze und den Fahrplan ertheilt die Güterabfertigungsstelle Friedeberg a/Q., sowie der Verwalter der Nebenstelle, Spediteur Baumert in Flinsburg.

Breslau, den 5. Juni 1896. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt in sämmtlichen Staatsbahn- und direkten Verkehren eine Aenderung der Kontrolvorschriften zu dem am 1. d. Mts. zur Einführung gelangten Seehafenausnahmetarif für die in Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham etc. überseeisch eingehenden und mit der Eisenbahn weiter verfrachteten Güter dahin ein, dass der Einfuhrvermerk auf dem Frachtbriefe nur zu lauten hat „Seeeinfuhrgut“.

Hannover, den 8. Juni 1896. (1139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Theilen I der Tarife für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Januar 1893 treten am 15. Juni d. J. Nachträge in Geltung und zwar ein Nachtrag IV zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) und ein Nachtrag III zum Allgemeinen Eisenbahntarif (Theil I) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Durch dieselben gelangen diejenigen Aenderungen und Ergänzungen in Bezug auf die zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, die Allgemeinen Tarifvorschriften und den Nebengebührentarif zur Durchführung, welche am 1. April d. J. in den Theilen I für die inneren Deutschen Verkehre eingetreten sind. Druckabzüge dieser Nachträge können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Strassburg, den 28. Mai 1896. (1140)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1896 wird die Haltestelle Connewitz mit den Frachtsätzen für Leipzig I (Bayer. Bahnhof) in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Endverwaltungen.

2. Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 21. Mai 1896, wonach vom 1. Juli 1896 an der Bahnhof Gera-Pforten für den Güterverkehr die Benennung „Gera

(Reuss), Sächsische Staatseisenbahn" führt, wird veröffentlicht, dass die Entfernungen und Frachtsätze für die seitherige Abfertigungsstelle Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn mit 30. Juni 1896 aufgehoben werden und vom 1. Juli 1896 an für den Güterverkehr mit Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn lediglich die Entfernungen und Frachtsätze der seitherigen Station Gera-Pforten gelten.

Nur für den Verkehr zwischen Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn einerseits und den Stationen Saargemünd und Scheidt des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits werden folgende neue Entfernungen eingeführt:

563 km für Saargemünd,
553 „ „ Scheidt.

Dresden, am 3. Juni 1896. (1141)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Die im Russisch-Ostpreussischen Ausnahmetarif 8 für Flachs etc. (ehemaliger Spezialtarif 2 des Moskau-Königsberger Verbandes) auf Seite 12 und 13 abgedruckten Frachtsätze im Verkehr von Rjäsan-Oka der Rjäsan-Uralsker Bahn nach Königsberg und Pillau werden nicht, wie früher bekannt gegeben, vom 1./13. Juli, sondern erst vom 4./16. Juli 1896 aufgehoben.

Direktion. (1142H&V)

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Juli d. J. ab bis auf weiteres tritt für die Beförderung von eisernen Wasserleitungsröhren in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen (Ausn.-Tarif Nr. 3 Serie A Abth. c) von Aachen und Aachen-Templerbend nach Braila ein ermässigter Frachtsatz von 590 Cts. für 100 kg in Geltung.

Breslau, den 4. Juni 1896. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. treten die Frachtsätze der Station Gera-Reuss (S. St. B.), welche für den Güterverkehr geschlossen wird, in den Tarifheften 1 und 2 ausser Kraft.

Gleichzeitig erhält die Station Gera-Pforten die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn".

Kattowitz, den 5. Juni 1896. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Königlichen Militär-Eisenbahn allgemein in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juni 1896. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Nachdem die Reststrecke Hermsdorf Bad-Neudorf a. Gr. der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg dem Betriebe übergeben worden ist, gelangen Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab ausser neuen Entfernungen und Frachtsätzen für die Haltestelle Pilgramsdorf ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Goldberg, Hermsdorf Bad, Neukirch a. Katzb., Schönau a. Katzb. und Ober-Kauffung in dem oben bezeichneten Verbande zur Einführung, über deren Höhe unser Verkehrsbüreau hierselbst nähere Auskunft ertheilt.

Breslau, den 2. Juni 1896. (1146)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden im Anhange zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, im Ausnahmetarif für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen usw. nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen neue ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Dürlettel und Eichenhorst des Direktionsbezirks Posen erstellt.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 5. Juni 1896. (1147)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nothstandstarif für Düngemittel Dem Nothstandstarif für Düngemittel sind ferner beigetreten:

1. die Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce,
2. die Bentheimer Kreisbahn und
3. die Meppen-Haselünner Eisenbahn (für die Station Haselünne).

Im Verkehr von und nach Stationen der Börssum-Hornburger Kleinbahn und der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn werden die Antheile der an dem Tarife betheiligten Verwaltungen im Rückvergütungswege um 20 % ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Berlin, den 7. Juni 1896. (1148)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Die Station Ober-Kauffung des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau wird mit Gültigkeit vom 15. Juni 1896 ab in den Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen und gleichzeitig in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk als Versandstation einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juni 1896. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Baalberge. Auf der Station Baalberge können fortab auch Sprengstoffe für den allgemeinen Verkehr angenommen und ausgeliefert werden.

Magdeburg, den 5. Juni 1896. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni d. J. tritt der 8. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Vieh- etc. Tarif, Theil II, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe usw.) in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehre zwischen den Stationen Kreiensen (Dir.-Bez. Cassel), Braunschweig (H. u. O.) und Heudeber-Dannstedt (Dir.-Bez. Magdeburg) und den Niederländischen Stationen Oldenzaal, Amsterdam und Rotterdam in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 3. Juni 1896. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif von Deutschland nach Semlin transito. Vom 1. Juni d. J. ab ist die Station Mochbern des Direktionsbezirks Breslau mit den für Breslau gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 21 für Eisenbahnfahrzeuge einbezogen worden. Von dem gleichen Tage ab sind „Kochheerdplatten" in die Abtheilung A des Waarenverzeichnisses Artikeltarifs Nr. 1 für Eisen und Stahl aufgenommen worden.

Breslau, den 5. Juni 1896. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages V zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896, bezw. insofern Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit Gültigkeit vom 16. Juli 1896, bezw. vom Tage der Eröffnung der Theilstrecke der Ybbsthalbahn Waidhofen a. d. Ybbs-Gross-Hollenstein, gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II Heft 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1896, je ein Nachtrag V zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen.
2. Tarif- und Kilometerzeiger der Lokalbahn Waidhofen a. d. Ybbs-Gross-Hollenstein.
3. Aufhebung des Tarifs der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów und Einführung eines neuen Tarifs für die genannte Lokalbahn.

Exemplare der besagten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1896. (1153)

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif Theil III Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1894 gültigen Gütertarife Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn anderseits) zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen;
II. Berichtigte Frachtsätze der Serie II (Mehl etc.);
III. Geänderte Frachtsätze der Serien I—III;
IV. Berichtigung des Kilometerzeigers und
V. Abänderung von Stationsnamen.

Hierdurch wird das vom 15. Oktober 1894 gültige Berichtigungsblatt zum oben bezeichneten Tarife aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. Juni 1896. (1154)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Berichtigungen des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1. In dem mit 1. Juli 1896 in Kraft tretenden Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1 für den vorbezeichneten Verkehr sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Auf Seite 8, letzte Zeile, ist die Anmerkung: „*) Für alle anderen Güter des Ausnahmetarifes III (a b c)“ mit dem Zeichen „**)“ (statt „*)“) zu versehen.

2. Auf Seite 9 sind die für die Relationen zwischen Brody (Bhf.) trs. einerseits und Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Jägerndorf und Ziegenhals andererseits in den Klassen I, III[1]) / a) und b) und III[2]) / a) und b) vorgesehenen Frachtsätze um je 19 Heller pro 100 kg zu kürzen.

3. Die auf Seite 10 und 11 für „Eger, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn“ enthaltenen Frachtsätze finden auch für „Eger, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen“ Anwendung, und sind demnach die im Haupttarife, Seite 73, 79, 85 und 91 für die letztgenannte Station vorgesehenen Frachtsätze entsprechend richtig zu stellen.

4. Unter „3. Berichtigungen“, Seite 15, linke Spalte, hat es in der Rubrik „Klasse“ für die Relationen Freudenthal-Brody und Jägerndorf-Brody statt „Stückgut“, richtig „erm. Eilgut“ zu lauten.

Auf Seite 16, linke Spalte, ist der Frachtsatz des Spezial-Tarifes I/b für Beszterczebánya-Brody in der Rubrik „anstatt“ von 444 auf 441 zu berichtigen. In der Rubrik „Relation“ ist die Station „Budapest deli vasut“ in „Budapest dunapart[1]) und Józsefváros[1])“ und die Station „Budapest Keleti p. n.“ in „Budapest-Lipotváros und mjugoti p. n.“ abzuändern. Der Frachtsatz des Spez.-Tarifes III/a für Budapest dunapart[1]) und Józsefváros[1]) - Brody in der Rubrik „anstatt“ hat richtig „406“ „einf.“ zu lauten. In der Rubrik „Relation“ ist bei den für „Nagy-Belicz - Brody“ vorgesehenen Berichtigungen des Spez.-Tarifes I/b, des Spez.-Tarifes III/a und III/b hinzuzusetzen: „für Möbel aus gebogenem Holze.“

Auf Seite 17, rechte Spalte, ist in der Rubrik „Relation“ die Station Budapest-Józsefváros in „Budapest dunapart und Józsefváros“ abzuändern.

Vorstehende Berichtigungen wurden in einem separat herausgegebenen Berichtigungsblatte zum Nachtrage aufgenommen, und sind Exemplare des bezüglichen Berichtigungsblattes durch die Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 2. Juni 1896 (1155)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages I zu Tarif-Theil III, Heft 3 und des Nachtrages I zum zugehörigen Anhange.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1894 gültigen Verbandsgütertarife, Theil III, Heft 3 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung von Bahnbezeichnungen;
II. Aenderung der Bezeichnung der Publikationsorgane;
III. Aenderung des Verzeichnisses der Lagerhäuser mit Reexpeditionsstationen;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken;
V. Ergänzungen des Kilometerzeigers;
VI. Aenderungen von Stationsnamen.

Gleichzeitig tritt der Nachtrag I zum Anhange zu obbezeichnetem Ausnahmetarife, enthaltend Aenderungen von Bahnbezeichnungen sowie Aenderungen und Ergänzungen der Kursdifferenzen in Kraft.

Exemplare obgenannter Nachträge sind bei den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes pro Stück zu beziehen.

Wien, am 3. Juni 1896. (1156)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Juni d. J. finden im Verkehr der Stationen der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn mit den Stationen der Staatsbahngruppe II u. v. v. für Güter aller Art, die in Ostrowo umkartirt werden, auf der Ostrowo-Skalmierzycer Bahn ermässigte Frachtsätze Anwendung.

Für Düngemittel des Nothstandstarifs von und nach allen Stationen Frachtnachlass von 20 %.

Auskunft ertheilt Station Skalmierzyce.

Breslau, den 6. Juni 1896. (1157)

Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellsch. m. b. H. Lenz & Co.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. April 1894 — Theil II zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — tritt am 15. Juni d. J. ein Nachtrag II in Geltung. Derselbe enthält Bestimmungen und Preise für Sonntags-Rückfahrkarten von einigen grösseren Stationen nach Orten, welche sich durch Naturschönheiten auszeichnen und zu eintägigen Erholungsausflügen besonders eignen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I^2 genehmigt worden.

Strassburg, den 28. Mai 1896. (1158)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die auf Seite 17 des Tarifs für den diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäckverkehr — Theil II — vom 1. April 1894 enthaltene Zusatzbestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung — Ziffer 2 e letzter Absatz —, wonach zu den Schnellzügen der Strecke Diedenhofen - Sierck Schnellzugs-Zuschlagkarten nicht ausgegeben werden, ist dahin ergänzt worden, dass der Schnellzug 293 hiervon ausgenommen wird.

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I^2 genehmigt worden.

Strassburg, den 4. Juni 1896. (1159)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verdingungen.

Lieferung von Bürstenwaaren und Kohlenkörben. Die Lieferung der bis Ende März 1897 erforderlichen

450 Stück Haarbesen,
1 000 „ Handfeger,
200 „ Scheuerbürsten,
150 „ Schrubber,
150 „ Kohlenkörbe von Rohr

soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 22. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Juli 1896.

Magdeburg, den 2. Juni 1896. (1160)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Dampfschiebebühne von 12 m Schienenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 *M.* bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung einer Dampfschiebebühne“

versehen zu dem auf

Dienstag, den 30. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

anzuberaumenden Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 27. Mai 1896. (1161)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn lagernden alten Materialien, als Stahl- und Eisenschienen und Schienenstücke, Hartgussherzstücke, Weichen, eine Drehscheibe, Schweiss- und Gusseisenabfälle, Laschen, Roststäbe, Drehspäne, Eisenblechabfälle, Feuerbüchsen von Kupfer, Bremsklötze, Radreifen stählerne, Lauf-, Kuppel- und Wagenradsterne usw. sollen am 18. Juni l. J., Vormittags 10 Uhr, durch Anbietung vergeben werden.

Der Hauptmagazins - Verwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie die Verzeichnisse der zum Verkaufe kommenden Altmaterialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zum genannten Termin bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 5. Juni 1896. (1162)

Der Ober-Betriebsinspektor.

Nr. 11. Jahrgang 1896. **Berlin,** am 10. Juni 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A S	32	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	34	1	Würzburg	Bayerische Stsb.	
2	A S K	3724	1	Ballon*)	Schwefelsäure —	70	2	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	*) im Korbe.
3	B	—	1	—	Ofentheil —	4	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	
4	B	31	1	Stück	Ofenthür —	1,5	4	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
5	B & S	6788	1	Korb	leere neue Biergläser	38	5	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
6	D	1547	1	Ballen	Kaffee —	74	6	Gronau	K. E.-D. Münster	
7	D K	—	1	Sack	Stroh —	4	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	
8	{ v E w D }	34269	1	Kiste	leer —	14,5	8	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	bez.: Stettin C. G., D. 6/5 Dresden.
9	E F	617	1	„	unbekannt —	36,5	9	München C.	Bayerische Stsb.	
10	E K	7856	1	„	Muster von Getränken	9,5	10	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
11	F K	4870	1	„	ansch. Maschinentheile	255	11	Wesel	K. E.-D. Münster	beschr.: Antwerpen.
12	F P	9828	1	„	leer —	17	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	
13	G	8	1	Kollo	Holzmodell —	12	13	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
14	G	1	1	Fass	leer —	10	14	Dresden-N.*)	Sächsische Stsb.	*) Leipz. B.
15	G D R S	3882	1	„	leer —	10	15	„ *)	„	*) Leipz. B.
16	G H	—	1	Pack	eis. Nägel —	12,5	16	Marienberg	„	
17	G J A	225	1	Lattenverschlag	Stroh —	18,5	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	
18	G L	429	1	Kiste	Pirmasenser Schuhwaaren	44,5	18	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
19	G S	7	1	Lattenverschlag	Stroh —	19,5	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	
20	H B	5167	1	Fass	leer —	76	20	Offenburg	Badische Stsb.	
21	H K	25	1	Korb	l. Blechkanne —	2	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	
22	H K	—	2	—	eis. Lampen-Hängekugeln	8,5	22	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
23	{ HR }	953	1	Fass	leer —	13	23	Dresden-N.*)	Sächsische Stsb.	*) Leipz. B.
24	H S	5702	1	Ballen	Wollstoff —	14	24	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	†)
25	{ H & V / C	— / 2 }	1	Sack	Kartoffelmehl —	50,5	25	Gotha	„	
26	H W	—	1	—	lange, schmale, leere Kiste	50	26	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
27	J G	—	9	Kisten	leer —	—	27	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
28	J L	75	1	—	eis. Wagenachse —	6	28	Marxgrün	Bayerische Stsb.	
29	J M	2746	1	Kiste	? —	26	29	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
30	J N	5335	1	„	Cigarren*) —	36	30	München C.	Bayerische Stsb.	*) Elba signirt.
31	K	9	1	Sack	Lumpen —	15	31	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
32	k b St. B.	—	1	—	Vorhängeschloss —	—	32	Haslau	Bayerische Stsb.	
33	K H	3382	1	Fass	leer —	13	33	Dresden-N.*)	Sächsische Stsb.	*) Leipz. B.
34	Kl A	227	1	Kollo	Oberlagerkasten —	?	34	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
35	L W	9427	1	Kiste	l. Flaschen —	22	35	Augsburg	Bayerische Stsb.	
36	{ M B	4	6	Bund	Stühle —	192	36	Strassburg	Elsass-Lothring.	
	M K	120	12	„						
	M K }	140	6	„						
37	M S	8365	1	Ballen	Papier —	25	37	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	bezettelt: Colmar Elsass.
38	N B S B	—	1	Sack	leere Säcke —	49	38	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
39	N F	45	1	—	eis. Stange —	44	39	Düdelingen	Elsass-Lothring.	
40	O	2	1	Pack	Pappdeckel —	27	40	Heidelberg	Badische Stsb.	Heidelberg beschr.
41	P R	4	1	Ballen	leere Säcke —	20	41	Mayen, Ost	St. Johann-Saarbr.	
42	R	423	1	Kiste	alte Betten —	78	42	Minden	K. E.-D. Hannover	beschr.: Minden.

†) Beschr. mit Köln G. als Versandstation.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
43	R	—	1	—	eis. Ofen (ohne Aufsatz)	76	43	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	von Remscheid nach Bruch.
44	R M	2437	1	Pack	Sägen —	20	44	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
45	S	1078	1	—	l. Blechkübel —	7	45	Gemünden	Bayerische Stsb.	
46	S	474	1	Fass	leer —	20	46	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
47	S D	9	1	Ballen	Nessel —	34	47	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster i. W.
48	S F	—	1	Ballot	unbekannt —	—	48	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
49	S T C B C N P	—	20	Stück	eis. Rungen —	—	49	Spandau	K. E.-D. Berlin	
50	V	52	1	Kiste	Weberschiffe —	34	50	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
51	W L	—	4	Kolli	Achsen —	204	51	Hainholz	K. E.-D. Hannover	beschr.: Stettin.
52	W St	5676	1	Stück	Stahlkeil*) —	13	52	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
53	W W	1852	2	—	eis. Kugeln (Contregewicht für Hängelampen)	—	53	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
54	Böhm. Brauhaus	—	½	Tonne	leer —	33	54	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
55	H & W Bremen	19188	1	—	Kinderstuhl —	2	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	
56	Culmbach	—	3	Fässer	leer —	61	56	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
57	rother Strich Iwan Dassler, Hof in Bayern	—	1	—	gusseis. Platte —	4	57	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
58	M D 51 Dengler	—	1 2	— —	Reisekorb — Kisten —	41 46	58	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
59	Düsseldorf	100	2	—	alte stangenförmige Schrauben	2	59	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
60	Erismann Altbreisach	—	1	—	Rost —	2,5	60	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
61	Etat Belge	6264	1	—	Wagendecke —	—	61	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
62	Max & C. Zernik H L Breslau	66	—	—	kieferne Bohlen, 2,5 m lang, 0,24 m breit	—	62	Ladestelle Königin Luisegrube Ostfeld	K. E.-D. Kattowitz	die Enden sind mit Eisen beschlagen.
63	R W Hannover	15568	1	Ballen	? —	42,5	63	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
64	Josef Semel	1 u. 3	2	Pack	leere Säcke —	63	64	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	bez.: von Dresden-N. II
65	Pomm. Portland Cementfabrik Quistorp, Stettin	—	1	Tonne	Cement —	180	65	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
66	Schaffhausen ✠	1894	2	Fässer	(leer retour) —	84 85	66	Basel	Badische Stsb.	
67	A. Schneider	333	1	Fass	leer —	18	67	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
68	J H Soest	40	1	Kiste	leer —	—	68	Soest	K. E.-D. Münster	
69	Spatenbräu	—	1	Fass	leer —	22	69	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
70	P L I Vandaller	—	1	—	Koffer —	34	70	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
71	—	I/VI	1	Pack	6 Eisenstangen —	1,5	71	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
72	—	11	1	—	eis. Roststab —	1	72	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
73	—	50	1	offenes	eis. Maschinentheil	20	73	München	Bayerische Stsb.	
74	—	61	5	Stück	Ofentheile —	12	74	St. Ludwig	Elsass-Lothring.	
75	—	277	1	Anker	Liquör —	6	75	Johannisburg	K. E.-D. Königsberg	
76	—	712	1	Fass	leer —	135	76	Traben	St. Johann-Saarbr.	
77	—	7646	1	Kiste	Packstroh —	34	77	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
78		—	1	—	Aschenkasten —	1	78	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
79		3125	1	Ballon im Korb	Schwefelsäure —	56	79	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
80		—	1	Stange	Stahl —	6,5	80	Lauenburg i. P.	K. E.-D. Danzig	
81	weiss △	—	6	—	gusseis. Ringe —	15	81	Lübeck	Meckl. Friedr. Frzb.	
82	(Krone)	4	1	—	eis. Plätteisen —	1	82	Tempelhof Rang.	K. E.-D. Berlin	

*) In einem mit Kartoffeln beladen gewesenen Wagen vorgefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	{ E/△\E y }	1508	1	Fass	leer —	14,5	83	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	{ beklebt: Danzig lege Thor-Trier.
84	rother Strich	—	1	Stück	Stahl —	7	84	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	rother Strich	—	1	—	Gusseisentheil —	2	85	Tempelhof Rang.	K. E.-D. Berlin	
86	rother Strich	—	1	Stück	{ Eisen in Form eines Gesimses }	3	86	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
87	// weiss	—	1	Stange	Rundeisen —	53,5	87	Dt.-Eylau	K. E.-D. Bromberg	{ 5,58 m lg., 4 cm dick.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
88	—	—	1	—	eis. Ambos —	84	88	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
89	—	—	2	Stück	gusseis. Bankfüsse —	29,5	89	Falkenburg	K. E.-D. Danzig	
90	—	—	1	—	{ Biergebinde, leer (Vierteltonne) }	—	90	Waren	Meckl. Friedr. Frzb.	
91	—	—	1	altes	Bindetau	20	91	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
92	—	—	2	—	l. Blechkannen —	10	92	Karlsruhe	Badische Stsb.	
93	—	—	1	{ Pack in Papier }	{ 8 Stück eis. Bolzen mit Schrauben und 1 Stück (ansch.) Stahl }	7,5	93	{ Lichtenberg-Friedrichsfelde }	K. E.-D. Berlin	
94	—	—	11	Stück	Bufferfedern —	100	94	St. Avold	Elsass-Lothring.	
95	—	—	{ 2 1	Pack —	Drahtstifte — eis. Rad — }	20	95	Perleberg	Wittenberge-Perleb.	
96	—	—	1	—	l. Eierkiste —	7	96	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
97	—	—	1	Stange	Eisen, 3,25 m lg. —	21	97	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	*)
98	—	—	1	„	Eisen —	7	98	Eickeloh	K. E.-D. Hannover	{ 14 cm u. 27,5
99	—	—	127	Stück	Eisenrohre —	—	99	Passau	Bayerische Stsb.	bis 30 cm
100	—	—	1	—	defektes Eisenrohr —	9	100	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	lang.
101	—	—	1	Bund	Eisentheile (4 Stücke)	3	101	Ansbach	Bayerische Stsb.	
102	—	—	5	Pack	Eisenwaaren —	?	102	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	{ roth ange-
103	—	—	1	Fass	leer (ohne Deckel) —	10	103	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	strichen.
104	—	—	1	Stück	Façoneisen —	4	104	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
105	—	—	1	Stange	Flacheisen —	48	105	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	
106	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	9	106	Westend	K. E.-D. Berlin	mit angebun-
107	—	—	1	—	Gasrohr —	12	107	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	{ denem
108	—	—	1	—	Gemäss aus Blech —	10	108	Paderborn	K. E.-D. Münster	Schrauben-
109	—	—	1	—	{ eis. Hammer (ohne Stiel) }	5	109	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	schlüssel.
110	—	—	1	—	Holzgestell —	25	110	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
111	—	—	1	{ brauner Holzkoffer }	{ 1 Butterbüchse, Betten u. Decken, 1 Dtzd. Messer und Gabeln }	34	111	Meerane	Sächsische Stsb.	
112	—	—	1		Holzmodell —	3	112	Ulm, Eilgut	Württemberg. Stsb.	
113	—	—	4	Stück	Holzschuhe —	—	113	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
114	—	—	1	Schnur	10 Paar Holzschuhe	7,5	114	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
115	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	41	115	Moabit	K. E.-D. Berlin	
116	—	—	3	Pack	hölz. Kinderschaufeln	3	116	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
117	—	—	{ 1 1	Bund „	{ 36 Stück hölz. Kinderspielreifen } 8 Stück eis. Gabeln —	6 4 }	117	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
118	—	—	2	Pack	Kitzfelle —	0,5	118	Simbach	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	Bund	Knospen für Küferei	1	119	Lindau	„	
120	—	—	2	Ballen	Korkholzabfall —	110	120	Bremen	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	1	Pack	Kupferwaaren —	2,5	121	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
122	—	—	2	Kolli	landw. Maschinen —	37	122	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
123	—	—	1	Pack	Nägel —	2	123	Mannheim	Badische Stsb.	
124	—	—	2	Stück	Pflugschaare —	2,5	124	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
125	—	—	9	neue,	{ gusseis. Plätteisen u. Untersätze }	2,5	125	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
126	—	—	2	Stück	eis. Platten —	3,5	126	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
127	—	—	1	Pack	Privatdecke —	—	127	Spandau	K. E.-D. Berlin	{ auf der
128	—	—	3	Bund	Reifholz —	51	128	Ladenburg	Main-Neckarbahn	Strecke gef.
129	—	—	1	—	leerer neuer Reisekorb	3	129	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	{ bezettelt:
130	—	—	1	Ring	{ Rohrverbindungs- u. Rohrschlussstücke }	2,5	130	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	G. Hoffmann
131	—	—	1	Ballon	Säure —	—	131	Spandau	K. E.-D. Berlin	Merz—.
132	—	—	1	Sack	leere Säcke —	20	132	Bretten	Badische Stsb.	
133	—	—	1	Bund	Säcke —	11	133	Metz	Elsass-Lothring.	
134	—	—	1	Schapfe	(aus Zinkblech) —	0,5	134	Heidelberg	Badische Stsb.	ohne Stiel.
135	—	—	1	—	eis. Schaufel —	1,5	135	Nürnberg	Bayerische Stsb.	ohne Stiel.
136	—	—	1	Pack	Schrauben u. Krampen	1	136	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
137	—	—	1	Bund	Seegras —	24	137	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
138	—	—	6	—	Sensenhämmer —	2,5	138	St. Avold	Elsass-Lothring.	
139	—	—	1	Pack	{ 11 Stück gebrauchte eis. Stäbe }	—	139	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	
140	—	—	1	Stange	Stahl —	—	140	Spandau	K. E.-D. Berlin	

*) Beide Enden sind mit angeschnittenem Gewinde versehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
141	—	—	1	Packet	Velocipedglocken	3	141	Neumarkt i. O.	Bayerische Stsb.	
142	—	—	1	—	hölz. Vorlegebaum	30	142	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
143	—	—	2	—	neue Wasserwaagen	3	143	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
144	—	—	2	—	Wagenaufsatzbretter	—	144	Altenbeken	K. E.-D. Münster	
145	—	—	2	—	defekte Weichenlaternen	20	145	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
146	—	—	2	—	gebogene Winkeleisen (eins mit 2 Schrauben)	9	146	Schwabhausen	Bayerische Stsb.	
147	—	—	1	Kiste	Wollwaaren etc.	25	147	Vorhelm	K. E.-D. Hannover	alte Beklebung Münster 29/2
148	—	—	1	—	Tau	6,5	148	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
149	—	—	1	—	alte Tragfeder	300	149	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
150	—	—	1	—	hölz. Trog mit eis. Griffen	15,5	150	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	
151	—	—	1	Packet	eis. Zangen	1,5	151	Ansbach	Bayerische Stsb.	
152	—	—	4	Blöcke	Zink	32	152	Bremen	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C	—	1	Sack	Zucker	100	1	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
2	C P	667	1	Pack	Düten	15	2	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
3	C R	38710	1	Kiste	Suppeinlagen	17	3	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
4	F S	V	1	Fass	leer	9	4	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
5	G	619	1	„	Eisenwaaren	288	5	„	„	
6	J H	1	1	Kiste	Kolonialwaaren	48	6	Bonn	K. E.-D. Köln	
7	J Z	850	2	Pack	8 Tischstollen	4	7	Köln Ger.	„	
8	K	57150	1	Kiste	Nadeln	66	8	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
9	L D C	—	1	Pack	leere Säcke	19,5	9	Kupferdreh	„	
10	L & C	118	1	Kiste	Kolonialwaaren	50	10	Bonn	K. E.-D. Köln	
11	M C	8862	1	Fass	ansch. Isolirmasse	123	11	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
12	P B	340	1	Kiste	?	103	12	Emmerich	„	
13	R S	—	8	—	Gussräder	28	13	Duisburg	„	
14	W	11658	1	Ring	Draht	71	14	Dortmund Rh.	„	
15	Z	3774	1	Pack	Stuhlrohr	25	15	Crefeld	K. E.-D. Köln	
16	Brauerei Petersberg, Eisenach	—	1	—	leerer Metallcylinder	39	16	Brohl	„	
17	Malzfabrik Hadmersleben	—	1	Pack	leere Säcke	5	17	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
18	—	16/24	1	Sack	Drahtstifte	51	18	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
19	—	142	1	—	Privatplan	—	19	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
20	—	5426	1	Bund	10 Gasröhren	—	20	Wanne	K. E.-D. Essen	
21	—	51611	1	—	leerer Metallcylinder	21	21	Brohl	K. E.-D. Köln	
22	△	1792	1	Ballen	Federn	53	22	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
23	—	—	1	Bund	eis. Achsen	1,5	23	Quedlinburg	„	
24	—	—	1	Sack	Asphalt	84	24	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
25	—	—	1	—	l. Butterkübel	3	25	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
26	—	—	1	—	eis. Deckel	7	26	Wernigerode	„	
27	—	—	1	Kollo	Formenzangen	4	27	Cleve	K. E.-D. Köln	
28	—	—	1	Pack	6 Hacken	16,5	28	Wanne	K. E.-D. Essen	
29	—	—	1	Korb	Hülsen für Hackenstiele	28	29	Herne	„	
30	—	—	1	—	gusseis. Körper	5	30	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
31	—	—	1	Rolle	graues Packpapier	22	31	„	„	
32	—	—	2	Ballen	Putzwolle	182	32	M.-Gladbach	„	
33	—	—	2	in Leinen verpackt	Rothgussmuttern mit 2 eis. Schrauben	2,5	33	Langendreer B.M.	K. E.-D. Essen	
34	—	—	1	Sack	alte Säcke	35	34	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
35	—	—	4	Korbfl.	Salmiakgeist	231	35	„	„	
36	—	—	1	Sack	altes Stroh	10	36	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
37	—	—	2	Pack	4 Stühle	14	37	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	mit Holzsitzen.
38	—	—	1	—	gusseis. Ventiltheil	14	38	„	„	
39	—	—	1	—	eis. Welle	56	39	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
40	—	—	1	Kollo	Winkeleisen	8	40	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 46. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Juni 1896.

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Eröffnung der Delegationen und das Eiserne Thor.
Die im Jahre 1896 in Oesterr. sicherzustellenden Lokalb.
Erwerbung der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
Ausweise für die Musterkoffer der Handlungsreisenden.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Eisenbahnen im April d. J.
Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im April d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Pfälzische Eisenbahnen.
Aus Belgien u. Luxemburg:
Die Nationale Nebenbahngesellschaft in 1895.
Gesellschaft für allgemeine Bauunternehmung in 1885.
Technische Büreaubeamte.
Bezahlung von Ueberstunden.
Haltepunkt-Eröffnung.
Luxemb. Prinz Heinrich-Eisenbahn in 1895.
Aus Frankreich:
Der Ministerwechsel.
Die Ergänzung der Betriebsbeamten.
Die 5 % Schuldverschreibungen der Ostbahn.
2,5 % Schuldverschreibungen der Nordbahn.
Die Nebengebühren.
Entscheidung d. Reichsgerichts.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Lieferfristen.
6. Verdingungen.
7. Offene Stellen.
8. Vermischte Bekanntmachung.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 44.)

Die einzelnen Zweige des technischen Betriebsdienstes sind insbesondere behandelt in den Artikeln Bahnaufsicht, Bahnerhaltung, Lokomotivfahrdienst, Stationsdienst, Telegraphendienst, Zugförderungsdienst und Werkstättendienst. Der Wagen- und Zugdienst ist auf eine grössere Anzahl von Artikeln vertheilt.

Dem Artikel „Bahnaufsicht" ist eine zeichnerische Darstellung der Eintheilung der Bahnaufsicht auf einer bestimmten Strecke nach den 3 üblichen Arten derselben (Versehung des Dienstes auf einem Posten durch einen Wärter allein, durch ihn und ein weibliches Familienmitglied, endlich durch 2 Wärter) beigegeben.

Der Artikel „Bahnerhaltung" bietet eine jede Einzelheit berücksichtigende Anleitung für die Durchführung der einschlägigen Arbeiten und enthält zahlreiche, aus der Praxis gegriffene schätzenswerthe Winke für die in diesem wichtigen Dienstzweige thätigen Personen, so insbesondere über die Geleisregulirungsarbeiten (Hebung des gesunkenen Geleises, Beseitigung von Verschiebungen in horizontaler Richtung, Wiederherstellung der Spurweite und Ueberhöhung, Behebung von Mängeln in der Schienenbefestigung, Wasserableitung usw.), sowie über die Auswechselungsarbeiten, über die Frage, ob die Arbeiten zweckmässiger im Tagelohn oder im Akkord durchzuführen seien usw. Aus den Bemerkungen über den Antheil der Kosten der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung an den gesammten Betriebsausgaben ist zu entnehmen, dass diese Kosten in den nordischen Ländern den höchsten, in Frankreich den geringsten Prozentsatz der gesammten Betriebsausgaben (Finnland mit 39,4 % und Frankreich mit 21,08 % bilden die Grenzziffern) ergeben.

Der Artikel „Lokomotivfahrdienst", welcher mit peinlichster Gewissenhaftigkeit alle Verrichtungen bespricht, welche sich auf die Führung und Wartung der Lokomotive während der Fahrt beziehen, behandelt u. a. auch die interessante Frage der einfachen und der wechselnden Lokomotivbesetzung. Bei einfacher Besetzung bleibt die Lokomotive solange im Dienst, wie die Dienstleistung der Bemannung dauert; dagegen kann bei wechselnder Lokomotivbesetzung die Lokomotive so lange ununterbrochen Dienst thun, wie es rücksichtlich vorzunehmender Kesselreinigung, Reparaturen usw. möglich ist. Das System wechselnder Besetzung steht bei vielen Amerikanischen Bahnen in Anwendung, während die Europäischen Bahnen von demselben nur vorübergehend in Zeiten sehr starken Verkehrs und bei Maschinenmangel Gebrauch machen.

In dem vortrefflichen von Regierungsrath Schrey verfassten Artikel „Werkstättendienst" ist mit bemerkenswerther Offenheit und Freisinn die Arbeiterfrage behandelt. Früher oder später ist nach Ansicht Schrey's mit Sicherheit eine Herabsetzung der Arbeitszeit unter die 10stündige Dauer zu erwarten. Dafür sprechen auch die neueren Untersuchungen Rziha's, welcher klar darlegt, wie jeder Mensch regelmässig,

d. h. auf längere Zeit, nur eine bestimmte Arbeitsmenge täglich zu leisten vermag, und zwar eine solche, die seinem Ernährungszustand entspricht. Verlängerung bezw. Verkürzung der Arbeitszeit haben daher innerhalb gewisser Grenzen keine Aenderung der effektiven Leistung zur Folge, und das spricht für die Verkürzung der Arbeitszeit. Praktisch entscheidende Versuche hat W. v. Siemens vor Jahren in seinen Charlottenburger Werken gemacht; an Stelle 9 stündiger getheilter Arbeitszeit wurde 8 stündige ununterbrochene Arbeitszeit eingeführt. Lohn- und Akkordsätze usw. blieben unverändert. Die Arbeitsleistungen und der Verdienst der Einzelnen blieben auf derselben Höhe wie vordem. In Englischen Betrieben hat man ähnliche Erfahrungen gemacht.

In Bezug auf den technischen Betrieb seien noch die Artikel „Fahrgeschwindigkeit, Fahrplan und Fahrzeit" erwähnt. Ersterer Artikel bespricht zunächst die Verhältnisse, von denen die Fahrgeschwindigkeit abhängig ist (Bahnkörper, Lokomotive, Wagen, Zuggewicht, Bremsen usw.) sowie die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und gibt somit einen Vergleich über die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in den einzelnen Ländern. In England kommen bei Schnellzügen Fahrgeschwindigkeiten von 80 km und darüber nicht selten vor. So durchfährt ein Expresszug die 168 km lange Strecke London-Grantham in 2 Stunden, also mit 84 km durchschnittlicher Geschwindigkeit (bei den in Nr. 87 S. 773 Jahrg. 1895 d. Ztg. besprochenen neuesten Eisenbahnschnellfahrten in England und Amerika wurden allerdings noch weit grössere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten erreicht). Diese hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten werden dort besonders auch dadurch ermöglicht, dass auf Gefällen bis etwa 1 : 200 mit 100 bis 120 km Geschwindigkeit gefahren, dagegen auf Steigungen die Geschwindigkeit bedeutend ermässigt wird. Aehnlich hohe Geschwindigkeiten werden auch von Norddeutschen Schnellzügen erreicht. Diesen zunächst steht die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge in Frankreich, den Niederlanden und Belgien. Verhältnissmässig klein ist die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Amerikanischen Züge, eine Thatsache, welche mit der Schwere der Wagen in den Durchgangszügen und andererseits mit der Mangelhaftigkeit der Betriebseinrichtungen zusammenhängt.

Für den praktischen Dienst sehr werthvolle Mittheilungen enthält der Artikel „Fahrplan", welcher von dem jüngst verstorbenen ausgezeichneten Fachmann, Betriebsdirektor von Scala verfasst ist und alle bei Aufstellung der Fahrpläne für Personen- und Güterzüge, für den Nah- und Fernverkehr usw. in Betracht kommenden Verhältnisse in erschöpfender Weise bespricht.

Im Artikel „Fahrzeit" sind die auf speziellen Studien und Probefahrten beruhenden Angaben über die unter verschiedenen Verhältnissen anzunehmenden Zeitverluste durch das Anhalten und Anfahren der Züge bemerkenswerth.

Von Artikeln, welche den technischen Betrieb von einem allgemeineren Gesichtspunkte behandeln, möchten wir die Artikel Betriebsdienstvorschriften und Betriebssicherheit besonders anführen. Diese beiden Artikel stehen insofern in einem gewissen Zusammenhange, als zweckentsprechende Dienstanweisungen eine Gewähr für die richtige Dienstausübung bilden. Leider kann man im allgemeinen nicht behaupten, dass die bestehenden Dienstinstruktionen ihrem Zwecke vollkommen entsprechen, sie sind gewöhnlich höchst weitläufig und umfangreich, indem darin eine Fülle unnöthiger Einzelheiten behandelt wird, überdies leidet das Instruktionswesen an dem Uebelstande, dass der Einzelne aus der ihm behändigten Zahl dickleibiger Instruktionen bezw. aus vielem für ihn unwesentlichen das für ihn wissenswerthe heraussuchen muss. Die Kenntniss der Instruktionen, welche überdies häufig in einem schwülstigen schwer verständlichen Stil geschrieben sind, wird hierdurch sehr erschwert, ja für Bedienstete minderer Bildungsgrade einfach unmöglich gemacht.

Es liegt hier unzweifelhaft ein Missstand vor, welchem dadurch abzuhelfen wäre, dass für jeden Dienstposten eine Gesammtinstruktion ausgearbeitet wird, welche mit Hinweglassung alles unwesentlichen und selbstverständlichen den Dienstkreis des Einzelnen kurz und klar unter Berücksichtigung des Bildungsgrades der betreffenden Dienstkategorie zusammenfasst. Ebenso erscheint es dringend wünschenswerth, eine Einheitlichkeit des Instruktionswesens wenigstens innerhalb eines Staatsverbandes herzustellen und sind diesbezüglich gerade in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Sowohl in Bezug auf Einheitlichkeit als auch in Bezug auf Kürze und Klarheit kann wohl England als Beispiel für andere Staaten gelten, woselbst die gesammten Eisenbahnen e i n e einheitliche, vom Clearing House verfasste und vom Handelsamte bestätigte Betriebsdienstvorschrift (The code of regulations and rules) besitzen. Die einzelnen Artikel sind mit der möglichsten Kürze abgefasst. Es ist darin nur das Allernothwendigste gesagt, was sich auf die gewissenhafte und sichere Ausführung der einzelnen Verrichtungen bezieht. Insofern alle Einzelausführungen vermieden sind, wird dem Personal eine grössere Selbständigkeit eingeräumt und ihm im einzelnen Fall überlassen, innerhalb der Hauptregeln nach bestem Gewissen zu handeln. Willkürlichkeiten und andere Unzukömmlichkeiten sind hieraus nicht entstanden und es ist eine Thatsache, dass das Englische Personal von strammer Zucht und grosser Verlässlichkeit ist.

Der Artikel „Betriebssicherheit" (von Jungbecker) gibt einen allgemeinen Ueberblick über die vielseitigen Einrichtungen und Vorkehrungen, welche seitens der Bahnverwaltungen in Bezug auf den Zustand der Fahrbahn und der Fahrzeuge, sowie auf die Handhabung des Betriebes getroffen wurden, um Gefährdungen des letzteren thunlichst hintanzuhalten. Neben der Vervollkommnung der technischen Anlagen und Einrichtungen wird selbstverständlich das Moment der persönlichen Tüchtigkeit und Sorgsamkeit der beim Betrieb verwendeten Bediensteten niemals seine Bedeutung für die Sicherheit des Bahnbetriebes verlieren und es wird demnach immer eine hochwichtige Aufgabe der Eisenbahnen bleiben, die im Stations- und Fahrdienst thätigen Beamten zweckentsprechend auszubilden und durch geeignete Mittel das Pflichtgefühl und die Aufmerksamkeit derselben zu schärfen. Von welcher Wichtigkeit die korrekte Dienstausübung für die Sicherheit des Bahnbetriebes ist, beweist wohl zur Genüge die im Artikel „Betriebssicherheit" angeführte Thatsache, dass auf Hindernisse und Mängel der Fahrbahn 12 %, auf Mängel an den Fahrzeugen 25 %, dagegen auf unrichtige Handhabung des Betriebsdienstes 40 % aller Unfälle zurückzuführen sind. Der Rest vertheilt sich auf andere zufällige Ursachen, insbesondere Elementarereignisse. Die Zahl der darauf zurückzuführenden Unfälle ist gering.

Der Artikel „Betriebsunfälle" hebt u. a. hervor, dass früher vielfach die Blitzgefahr für die fahrenden Züge wegen der in denselben enthaltenen Metallmassen gefürchtet wurde. Bis jetzt sind jedoch nur ganz vereinzelte Fälle bekannt geworden, in denen ein Betriebsunfall durch Blitz herbeigeführt worden ist. So berichtet speziell der „Engineer" vom Jahre 1878, dass ein Blitz in einen Personenzug der Cleveland and Wheelingbahn (Ohio) einschlug, dem Lokomotivführer leichte Verletzungen beibrachte und bei den Passagieren eine heftige Erschütterung hervorrief. Durch Erdbeben wurden im Jahre 1886 in Amerika vielfach Zerstörungen von Bahnanlagen und Zugentgleisungen hervorgerufen. Durch Sturmwind sind ebenfalls schon mehrfach einzelne Wagen, ja ganze Züge umgeworfen, bezw. zur Entgleisung gebracht worden. So entgleisten am 17. Februar 1887 in Colorado nicht weniger als 4 Züge infolge heftiger Stürme (3 Personenzüge und 1 Güterzug).

Eine häufige Quelle von Betriebsunfällen bilden Achsbrüche, sowie Gebrechen an Rädern und Radreifen. Der Artikel „Räder" führt an, dass im Gebiet des Deutschen Eisenbahnvereins allein jährlich — je nach dem Auftreten eines

milderen oder strengeren Winters — etwa 5000—10000 Gebrechen an Rädern und Radreifen zur Anzeige gelangen. Eigenthümlich ist hierbei die Beziehung, in welcher die Art der Gebrechen an Radreifen zu der vorhandenen Reifenstärke steht. An schwächeren Reifen werden verhältnissmässig wenige Anbrüche beobachtet, während bei starken, besonders neuen Radreifen auffallend viel Brüche vorkommen.

Auch Schienenbrüche (siehe den Artikel „Abnutzung der Schienen“) bilden eine schwere Gefahr für die Betriebssicherheit; ihr Auftreten ist leider ein häufiges und man kann auf Querbrüche 13 bis 18 % der Gesammtauswechselung zurückführen.

Was die Betriebsunfälle betrifft, so sind Entgleisungen und Zusammenstösse (siehe die betreffenden Artikel) weitaus zahlreicher als die Betriebsunfälle anderer Art und namentlich Zusammenstösse häufig von verheerender Wirkung. Der Artikel „Betriebsunfälle“ enthält eine interessante Zusammenstellung von 75 grösseren Betriebsunfällen, welche sich bis zum Jahre 1889 ereignet haben. Als Ursache finden wir neben Entgleisungen und Zusammenstössen Zugtrennungen, Achs- und Radreifenbrüche, Brückeneinstürze, Felsstürze, falsche Weichenstellungen, Pulverexplosionen, Feuer im Zuge usw. Zu den furchtbarsten Unfällen gehören diejenigen vom 5. Februar 1871 bei Bandol (Frankreich) infolge einer Pulverexplosion mit 70 Todten und ebenso viel Verletzten, vom 20. Dezember 1879 infolge Einsturzes der Taybrücke (Schottland) mit 90 Todten, vom 24. Juni 1881 auf der Mexikanischen Morelosbahn infolge Brückeneinsturzes und Entzündung von Spiritus mit 214 Todten, vom 3. September 1882 in Hugstetten infolge Entgleisung mit 68 Todten und 225 Verletzten, vom 7. April 1886 bei Deerfield (Nordamerika) infolge Felssturzes mit 80 Todten und 55 Verwundeten, vom 10. August 1887 auf der Toledo-Peoria und Western-Eisenbahn infolge Entgleisung auf einer beschädigten Brücke mit 85 Todten und 250 Verwundeten, vom Dezember 1887 auf der südlichen Pacificbahn infolge Zugtrennung und Sturz über einen Damm mit über 100 Todten und ebenso viel Verwundeten, endlich der traurige Fall vom 12. Juni 1889 in Armagh (Irland), bei welchem infolge Zugtrennung und Zusammenstosses 75 Schulkinder ums Leben kamen.

So furchtbar und erschütternd auch derartige Unfälle sind, so darf man sich doch dadurch bezüglich der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht irre machen lassen, lehrt doch erfreulicher Weise die Statistik, dass Zugunfälle verhältnissmässig sehr selten vorkommen und dass die Sicherheit des Reiseverkehrs auf den Eisenbahnen ungeachtet der mit zunehmender Verkehrsdichte progressiv steigenden Gefahr Dank der fortschreitenden Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen eine grössere geworden ist. Der Artikel „Unfallstatistik“ enthält in dieser Richtung ausserordentlich interessante Vergleiche. Es entfielen beispielsweise in Grossbritannien und Irland auf einen getödteten Reisenden

in der Periode 1860—1868 10,3 Millionen,
„ „ „ 1874—1883 17,3 „
„ „ „ 1884—1891 31,4 „ Reisende überhaupt.

Noch günstiger liegen die Verhältnisse in kontinentalen Ländern. So entfielen 1884—1891 auf einen getödteten Reisenden in Deutschland 38,9 Millionen, in Belgien 31,4 Millionen Reisende überhaupt. Die Zahlen der Tödtungen und Verletzungen von Bahnbediensteten stellen sich absolut und relativ weit grösser, als die der Reisenden. Es liegt dies einerseits darin, dass hierbei auch Unfälle im Güterzugverkehr, beim Rangiren usw. in Betracht kommen, dass ferner die beim äusseren Dienst Beschäftigten, namentlich die Zugbediensteten besonders den Gefahren ausgesetzt sind, dass endlich die Vertrautheit mit den Gefahren des Bahnbetriebs die Bediensteten sorglos macht, die sich dadurch zahlreiche Verletzungen aus Unachtsamkeit, insbesondere beim Rangiren, Kuppeln u. dergl. zuziehen.

So wurden beispielsweise in Grossbritannien und Irland 1889—1891 durch Unfälle beim Rangiren nicht weniger als 122 Bedienstete getödtet und 1372 verletzt! Ebenso treten auch durch Unfälle beim Kuppeln zahlreiche Verletzungen ein und ist ein Wandel zum Besseren wohl nur durch ausgedehnte Anwendung der selbstthätigen Kuppelungen zu erhoffen, wie solche in Amerika vielfach eingeführt sind. Wie sehr bei den Bahnbediensteten die auf eigener Unvorsichtigkeit beruhenden Unfälle überwiegen, ergibt sich aus Vergleichsziffern, welche im Artikel Unfallstatistik enthalten sind. Danach wurden im Jahresdurchschnitt durch eigene Unvorsichtigkeit in Belgien 48 mal, in England 44 mal, in Deutschland 24 mal, in Oesterreich 20 mal so viel Bedienstete getödtet wie bei Zugunfällen.

Für Tödtungen und Verletzungen, welche sich im Bahnbetriebe ereignen, ist den Eisenbahnen theils nach den allgemeinen civilrechtlichen Normen, theils durch Spezialgesetze (die einschlägigen gesetzlichen Normen sind in dem von Dr. Eger verfassten Artikel „Haftpflicht für Körperverletzungen und Tödtungen“ zusammengestellt) eine strenge Ersatzpflicht auferlegt. Nichtsdestoweniger kommen zahlreiche Fälle vor, in denen eine Ersatzpflicht der Bahn aus dem Grunde ausgeschlossen ist, weil nachweisbar ein Verschulden des Verletzten oder höhere Gewalt vorliegt. In dem Artikel „Unfallversicherung“ sind die Einrichtungen zur Sicherstellung von Vergütungen an Reisende und Bahnbedienstete in Fällen besprochen, in denen die Eisenbahn nicht haftbar ist. Was die Reiseunfallversicherung betrifft, so wird dieselbe von zahlreichen Versicherungsgesellschaften in grossem Stil namentlich in England betrieben. Einzelne Gesellschaften bedienen sich zum Verkauf ihrer Policen eigener Automaten, welche auf den Bahnhöfen aufgestellt sind. Die Baseler Versicherungsgesellschaft gibt auf diesem Wege gegen Einwurf von 10 Cts. eine auf 1000 Frcs. lautende 24 Stunden gültige Police aus, welche beim Herausfallen mit dem Tagesstempel markirt wird.

Zu einer obligatorischen Versicherung der Reisenden ist es trotz mehrfacher Vorschläge und zwar zunächst wohl aus dem Grunde nicht gekommen, weil die Statistik, wie an früherer Stelle ausgeführt wurde, lehrt, dass die mit der Eisenbahnfahrt verbundene persönliche Gefahr eine sehr geringe ist. Wesentlich anders liegt die Frage bezüglich der Bahnbediensteten. Hier ist das Bedürfniss nach einer allgemeinen Unfallversicherung thatsächlich vorhanden. Diesem Bedürfniss vermochte jedoch die des Beitrittszwanges entbehrende privatrechtliche Form der Unfallversicherung nicht zu entsprechen, zumal die grosse Masse der niederen Bediensteten nur schwer in der Lage ist, die Prämie zu bestreiten. So trat denn im Zusammenhange mit der sozialpolitischen Bewegung der neuesten Zeit die privatrechtliche Form der Unfallversicherung in den Hintergrund und wurden die unteren Bahnbediensteten in denjenigen Staaten, in welchen eine obligatorische Unfallversicherung unter Heranziehung der Unternehmer geschaffen wurde (Deutschland, Oesterreich-Ungarn) in dieselbe einbezogen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 17. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 44,313 km lange Strecke Karczag-Tisza-Füred der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss ist der I. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an die am Vereins-Reiseverkehr theilnehmenden Nichtvereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2142 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Theilnahme der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn an den Einrichtungen des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2173 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung der Festsetzungen in § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2180 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2194 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre theilnehmenden Nichtvereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2208 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eröffnung der Delegationen und das Eiserne Thor.

Die Delegationen beider Reichshälften wurden in Budapest eröffnet. Aus der von Sr. Majestät dem Kaiser beim Empfange derselben gehaltenen Ansprache ist bezüglich des Eisernen Thores folgende Stelle hervorzuheben: „Mit wahrer Befriedigung sehen wir im Laufe dieses Jahres dem Abschlusse der beim Eisernen Thore durchgeführten Donau-Regulirungsarbeiten entgegen, welche durch den Berliner Vertrag Oesterreich-Ungarn übertragen wurden. Ich hoffe, dass dieses nunmehr vollbrachte Werk einen wohlthätigen Einfluss auf die Entwickelung des Handels und Verkehres haben wird, der Meine Regierung, wie Sie aus den Ihnen unterbreiteten Vorlagen ersehen werden, überall die thunlichste Unterstützung angedeihen lässt.“

(Ueber die bisher an die Delegationen gelangten Vorlagen, betreffend die Zolleinnahmen der Monarchie und die Bosnischen Eisenbahnen, behalten wir uns vor, in einer der nächsterscheinenden Nummern dieser Zeitung zu berichten.)

Die im Jahre 1896 in Oesterreich sicherzustellenden Lokalbahnen.

Die Debatte über diese Regierungsvorlage im Abgeordnetenhause (s. Nr. 44 S. 385 d. Ztg.) rief eine Reihe von Wünschen und Beschwerden lokaler und provinzieller Natur hervor, von welchen vielleicht die der Abgeordneten aus Südtirol und Dalmatien einigermaassen berechtigt sind, dass diese Länder in dieser Vorlage wenig, bezw. gar keine Berücksichtigung finden. Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg begegnete diesen Beschwerden wie folgt:

„Die Regierung war angelegentlichst bemüht, allen halbwegs realisirbaren Wünschen zu entsprechen, bei Aufstellung des Programms die einzelnen Kronländer nach Thunlichkeit gleichmässig zu berücksichtigen und auch in Bezug auf das Ausmaass der einzelnen staatlichen Beihilfen das weitgehendste Entgegenkommen walten zu lassen. Die Regierung kann den Tadel, wegen verspäteter Vorlegung des Gesetzentwurfes, nicht auf sich beziehen. Die Einbringung der Vorlage ist von einer Reihe von Umständen abhängig, welche sich dem Einflusse der Regierung vollkommen entziehen. Vor allem ist die Dauer der Landtagssitzungen dabei von grossem Einflusse, denn ihre Beschlüsse geben die Grundlage für die Zusammenstellung des Gesetzes ab. Für die Ausarbeitung der Vorlagen mit den beigegebenen umfangreichen Begründungen für nicht weniger als 22 Bahnlinien, für die Herstellung des mitunter schwierigen Einvernehmens mit den einzelnen Ressortministerien, sowie für die Austragung verschiedener, noch nicht völlig geklärter Verhältnisse mit den einzelnen interessirten Landtagen und Interessenten und für die Einholung der Vorsanktion zur Einbringung dieses Gesetzes für alle diese Dinge ist ein Zeitraum von nicht ganz 2 Monaten gewiss kein langer zu nennen; es bedurfte hierzu der thatkräftigsten Arbeit meiner Beamten.

Die späte Einbringung dieses Gesetzentwurfes hat jedoch auch ihre gute Seite gehabt; es war dadurch nämlich möglich, noch in letzter Stunde einzelne Bahnlinien aufzunehmen, welche sonst auf das nächste Jahr hätten verschoben werden müssen. Ich erwähne hier z. B. die Strecke Winterberg-Wallern und namentlich die Linie Karlsbad-Merkelsgrün.“

Der Minister besprach dann die angeblich verspätete Geltendmachung militärischer Anforderungen und stellte fest, dass die Kriegsverwaltung an dieser Verzögerung keine Schuld trage. Sodann nahm der Minister zu den vom Ausschusse beantragten Beschlüssen Stellung, indem er ausführte: Die Regierung werde dafür Sorge tragen, dass bis zum Ausbaue der ganzen Bahnlinie Wolframs-Amstetten ein günstiger Anschluss nach und von Iglau stattfinde. Die Linie Waidhofen-Zlabings werde im nächsten Jahre zur Vorlage gelangen, dagegen sei die baldige Ausführung der Linie von Stein nach Heilenstein zur Verbindung mit der Linie Cilli-Wöllan nicht sobald in Aussicht zu stellen angesichts der geringen Rentabilität derselben. Die Anregung wegen Schaffung eines Eisenbahn-Genossenschaftsgesetzes habe gewiss sehr viel für sich; nur sei es sehr schwer, den Modus zu finden, wie die Vertheilung der Lasten auf die einzelnen Interessenten stattfinden soll. Die Angelegenheit werde seitens der Regierung studirt, und die Regierung hoffe, seinerzeit eine derartige Gesetzvorlage einbringen zu können. Der Wunsch, dass die Ausarbeitung der Detailprojekte und die Grundeinlösung der Einbringung der Vorlage im Hause vorangehe, sei nicht durchführbar, weil hierdurch der Beschlussfassung des Hauses präjudizirt würde. Das Begehren, dass in erster Linie die Landesbanken herangezogen werden sollen, werde thatsächlich erfüllt; man suche immer zuerst die Landesbanken zu gewinnen, um die finanzielle Sicherstellung zu bewirken. Dass diesen Landesbanken für die Ausgabe von Eisenbahnschuldscheinen ein landesfürstlicher Kommissar beigegeben werde, sei sachlich gerechtfertigt. Die Wechsellinie sei in der That für Steiermark von grossem Werthe und liege auch im Interesse von Wien. Andererseits sei sie mit grossen Kosten verbunden — sie würde nach den Berechnungen mehr als 9 Millionen kosten — sodass sie nicht ohne weiteres dekretirt und dem Staate vorgeschrieben werden kann. Es müssen auch die Interessenten Niederösterreichs für die Strecke etwas leisten. Auch sei er gern bereit, den Wünschen bezüglich der Lage der Station Grulich nach Zulass der finanziellen Verhältnisse Rechnung zu tragen, sowie er dem Beschluss bezüglich der weiteren Ausführung der Bahnlinie Landskron-Rudolphsdorf nach Schildberg zustimme. Der Bau dieser Bahn werde allerdings theurer und schwieriger sein wie der von Rudolphsdorf nach Landskron. Bezüglich der Strecke Starkenbach-Rochlitz theilte der Minister mit, dass die Trassenrevision dieser Linie in den nächsten Tagen zur Ausschreibung gelangen werde. Das befürwortete Projekt von Haidenschaft nach Adelsberg werde seinerzeit vorgelegt werden; bezüglich der Normalspur der Bahn Olbersdorf-Hotzenplotz schilderte der Minister die der Verwirklichung dieses Wunsches entgegenstehenden Schwierigkeiten und schloss mit der Bitte, das Haus möge die Vorlage mit den vom Ausschusse an derselben vorgenommenen Abänderungen genehmigen.

Diese Vorlage wurde vom Hause auch mit den beiden Resolutionen genehmigt, dass der Ausbau der Linie Waidhofen-Zlabings baldmöglichst erfolge und dass die Regierung aufgefordert werde, eine Schädigung der Stadt Iglau als Eisenbahn-Knotenpunkt bei der Inbetriebsetzung der Linie Wolframs-Teltsch zu vermeiden. Die übrigen Beschlüsse wurden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Erwerbung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Ein hierauf Bezug habender Dringlichkeitsantrag wurde vom Abgeordnetenhause zum Beschlusse erhoben, nachdem der Eisenbahnminister erklärt hatte, dass, obzwar das vorgelegte Uebereinkommen wegen Erwerbes der genannten beiden Bahnen durch den Staat infolge des am 15. Mai d. J. abgelaufenen Termines seine bindende Kraft verloren hat, die Regierung doch bereit ist, mit den Gesellschaften neuerdings in Unterhandlungen zu treten und das Ergebniss derselben dem Hause im Herbste zur Kenntniss zu bringen.

Ausweise für die Musterkoffer der Handlungsreisenden.

Den Handlungsreisenden ist für die Musterkoffer, welche sie mit sich führen, eine weitgehende Begünstigung bezüglich der Frachttarife eingeräumt worden. Um von dieser Begünstigung Gebrauch machen zu können, müssen sie jedoch

einen Ausweis beibringen, zu dessen Ausstellung die Handelskammer berechtigt ist, in deren Bezirk das Unternehmen, von welchem der Reisende entsendet ist, seinen Standort hat. Dieser Ausweis hat nicht nur in einem bestimmten Handelskammer-Bezirke und nicht nur in einem bestimmten Lande Geltung, sondern er ist von jeder Eisenbahnstation in ganz Oesterreich zu respektiren, deshalb muss derselbe naturgemäss in einer überall verständlichen Sprache ausgestellt sein. Es hat also nur im Interesse der Handlungsreisenden gelegen, wenn der Eisenbahnminister die Handelskammern s. Z. aufforderte, diese Ausweise in Deutscher Sprache auszustellen, wobei es ihnen jedoch freigegeben wurde, den Text in einer zweiten Sprache daneben drucken zu lassen.

Gegen den Gebrauch der Deutschen Sprache hierbei richtete sich im Abgeordnetenhause ein Dringlichkeitsantrag der Jungczechischen Abgeordneten, welcher jedoch vom Hause abgelehnt wurde, nachdem der Eisenbahnminister die erwähnten Verhältnisse und Gründe hierfür in einer schlagfertigen Rede überzeugend dargelegt hatte.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im Monat April d. J.

Im April d. J. kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 177; bei den Personenzügen über 20 Minuten 442; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 73; im ganzen 692. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht erreicht werden konnten, betrug 44.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat April d. J.

Die im Eigenthum des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen haben im April d. J. eine Einnahme von 7 616 689 fl. erbracht, welche um 390 486 fl. grösser ist als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die ersten 4 Monate d. J. wird eine Gesammteinnahme von 29,33 Millionen Gulden ausgewiesen; gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 1895 ergibt sich eine Steigerung um 2,55 Millionen Gulden.

Betriebseröffnungen.

Die Theilstrecke Waidhofen a/d. Ybbs-Gr.-Hollenstein der Lokalbahn Waidhofen a/d. Ybbs - Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn) wird nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen voraussichtlich im Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Den Betrieb auf dieser Lokalbahn wird die K. K. Staatseisenbahn-Verwaltung führen und diese Linie speziell der Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt werden.

Die schmalspurige (0,76 m) mit Dampf zu betreibende 25,51 km lange Strecke beginnt in der Station Waidhofen an der Ybbs der Staatsbahnlinie Amstetten-Klein-Reifling und führt über die Stationen bezw. Haltestellen Waidhofen a/d. Ybbs, Lokalbahn (1,99 km ab Abzweigstation Waidhofen a/d. Ybbs [K. K. Staatsbahn]), Kreilhof (3,83 km), Gstadt-Ybbsitz (5,47 km), Gaissulz (7,55 km), Opponitz (13,75 km), Seeburg (16,07) und Klein-Hollenstein (22,57 km) nach Gross-Hollenstein (25,51 km).

Die Stationen Waidhofen a/d. Ybbs (Lokalbahn), Gstadt-Ybbsitz, Opponitz, Klein-Hollenstein und Gross-Hollenstein werden für den Gesammtverkehr, die Halte- und Verladestelle Kreilhof für den Personenverkehr, sowie für Frachtgüter in vollen Wagenladungen, die Verladestelle Gaissulz für Frachtgüter in vollen Wagenladungen und die Haltestelle Seeburg nur für den Personenverkehr eröffnet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oesterreichische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai d. J. wird die an der Linie Wien-Eger zwischen den Stationen Absdorf-Hippersdorf und Gross-Weikersdorf gelegene Haltestelle Tiefenthal für den Personenverkehr eröffnet.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Királyháza-Marmarossziget-Körösmezö zwischen den Stationen Hosszúmezö und Marmarossziget gelegene Ausweiche Szarvaszó ist am 15. Mai d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der auf der Strecke Wien K. F. J. B.-Eger gelegenen Station Schwarzenau-Zwettl wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl in „Schwarzenau" abgeändert.

Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach.

Nach dem dieser Versammlung am 2. d. Mts. vorgelegten Geschäftsberichte für 1895 wurde eine Gesammteinnahme von 41 144 fl., d. i. nahezu ebenso viel wie im Vorjahre, erzielt. Eine weitere beträchtliche Besserung der Einnahmen wird wohl in der Folge, nach Verwirklichung der geplanten Fortsetzung der Lokalbahn nach Adorf zu gewärtigen sein. Nach Abzug der vertragsmässigen 60 % Betriebskosten-Vergütung an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verbleibt ein Gebahrungsüberschuss von 15 218 fl. Es wurde beschlossen, hiervon 8 010 fl. zur Verzinsung des derzeitigen Prioritätsaktien-Kapitals von 160 200 fl. (5 %) zu verwenden und die erübrigenden 7 208 fl. als Abschlagszahlung an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu leisten.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Der in dieser am 3. d. Mts. in Budapest abgehaltenen Versammlung verlesene Geschäftsbericht für 1895 bestätigt, dass sich die Betriebseinnahmen um 120 167 fl. erhöht haben. Trotzdem ist der Betriebsüberschuss um 22 024 fl. geringer als im Vorjahre, da den höheren Einnahmen auch gesteigerte Ausgaben gegenüberstanden, welche hauptsächlich durch die Beseitigung von Schneemassen usw. hervorgerufen wurden. Die Verwaltung berichtet ferner über die Durchführung der Prioritätenumwandlung und theilt mit, dass im abgelaufenen Jahre zur Deckung der in den nächsten 5 Jahren erforderlichen Investitionen mit Genehmigung der Ungarischen Regierung eine nach Bedarf in Anspruch zu nehmende schwebende Anleihe von 1,2 Millionen Gulden aufgenommen werden musste, da der aus dem Ungarischen Investitionsfonds erübrigte Betrag nicht weiter ausreichte. Die Zinsen der schwebenden Schuld werden insolange zu Lasten der Betriebsrechnung der Ungarischen Strecke verrechnet werden, bis diese Schuld aus der s. Zt. aufzunehmenden konsolidirten Anleihe zurückgezahlt sein wird. Im abgelaufenen Jahre wurden aus dem Reste des Investitionsfonds und aus der schwebenden Anleihe zu Lasten der Ungarischen Strecke 461 634 fl. verwendet. Die Gesellschaft wird für 1895 die Ungarische Staatsgarantie mit 444 320 fl. in Anspruch nehmen, wovon jedoch der reine Ueberschuss der Oesterreichischen Strecke mit 237 380 fl. in Abschlag kommt, so dass der Nettozuschuss Ungarns eigentlich nur 206 940 fl. beträgt.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Der Präsident theilte in der am 5. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung mit, dass mit Rücksicht darauf, dass die bereits am 5. Juli 1895 beschlossene Liquidation der Gesellschaft nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, im Laufe des Jahres 1895 bewirkt werden konnte, die Einberufung der heutigen ordentlichen Generalversammlung nothwendig geworden sei. In der vorgelegten Bilanz vom 31. Dezember 1895 ist dem Umstande Rechnung getragen, dass bereits die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an dem immobilen Bahnbesitze sammt allem Zugehör und sonstigen Grundbesitz der Gesellschaft durchgeführt wurde, somit ein Bahnbesitz der Gesellschaft nicht mehr ausgewiesen wird; auch ist aus der Bilanz zu entnehmen, dass der Umtausch der Obligationen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1870 gegen neue 4 % Stücke bis auf einen geringen Rest bereits stattgefunden hat. Es gelangten hierauf die Modalitäten der Liquidation zur Verlesung, welche im Einvernehmen mit der Regierung festgestellt worden sind. Die wesentlichsten Bestimmungen derselben sind: Die Aktiengesellschaft der Mähsisch-Schlesischen Centralbahn tritt mit dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Zeitpunkte in Liquidation, welche nicht früher als nach Austragung aller etwa anhängigen oder noch anhängig werdenden Prozesse zu beenden ist; die Liquidatoren haben das Gesellschaftsvermögen zu liquidiren und zu vertheilen und hierbei insbesondere folgende Bestimmungen einzuhalten: Der nach § 6 des Uebereinkommens der Gesellschaft zukommende Nominalbetrag von 761 400 fl., bezw. 1 522 800 Kronen in neuen 4 % Prioritätsobligationen ist an die Aktionäre thunlichst in natura zur Ausschüttung zu bringen. Die Aktionäre sollen somit thunlichst das Entgelt für ihre Einlagen in die neuen Prioritätsobligationen erhalten. Der Kurs, zu welchem diese den Aktionären auf ihre Einlagen anzurechnen sind, ist von einer vor der Ausschüttung des Gesellschaftsvermögens abzuhaltenden Generalversammlung der Aktionäre festzustellen. Die im Besitze der Gesellschaft befindlichen 379 Stück eigenen Aktien sind von der Betheiligung ausgeschlossen und zu vernichten. Die Liquidationsmodalitäten wurden en bloc genehmigt und die Liquidatoren ernannt.

Generalversammlung der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn.

Nach dem in der Generalversammlung am 3. d. Mts. erstatteten Bericht für 1895 betrugen die Betriebseinnahmen bei

der Hauptlinie Reichenberg-Gablonz-Tannwald 340 561 fl., bei der Flügelbahn Morchenstern-Maxdorf (Kamnitzthalbahn) 20 098 fl., zusammen 360 659 fl. gegen 232 814 fl. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben bezifferten sich bei der Hauptlinie auf 145 520 Gulden, bei der Flügelbahn auf 27 076 fl., zusammen somit auf 172 596 fl. gegen 108 019 fl. im Jahre 1894, das sind 47,86 (+ 1,46) % der Roheinnahmen. Es hat eine wesentliche Zunahme des Verkehrs auf der Hauptlinie stattgefunden, wogegen jedoch die Zweiglinie des Kamnitzthalflügels ein unbefriedigendes Verkehrsergebniss aufweist. Es ergibt sich nämlich im Güterverkehr dieser Zweiglinie ein Ausfall von 10 526 t, wofür die an dieser Linie interessirten Gemeinden im Sinne des Frachtengarantie-Vertrages allerdings mit 10 526 fl. ersatzpflichtig erscheinen; doch ist dieser Betrag in der Bilanz nicht eingestellt, da die erwähnte Forderung erst später fällig wird. Der Bericht theilt weiter mit, dass die Verhandlungen über den Ausbau der Gesellschaftsbahn von Tannwald zur Reichsgrenze zum Anschlusse an die Preussische Staatsbahn bei Neuwelt sich in einem günstigen Stadium befinden, ferner, dass der Bau der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz durch die von den Interessenten gewährleistete Frachtengarantie nunmehr gesichert erscheint, sowie, dass die Pläne für die Theilstrecke Ernstthal-Rochlitz bereits ausgeführt sind und die Trassenrevision demnächst stattfinden werde. Der Gewinnsaldo für 1895 beträgt 90 605 fl. Es wurde beschlossen, zur Zahlung der 5 % Zinsen für 1 045 800 fl. Prioritätsaktien 52 290 fl., zur Vertheilung von 4,5 % Zinsen auf 435 000 fl. Stammaktien Lit. A 19 575 fl. zu verwenden und die übrigen 18 740 fl. auf das laufende Jahr zu übertragen. Es wird sohin der Kupon der Prioritätsaktien mit 10 fl., jener der Stammaktien Lit. A mit 9 fl. eingelöst, der Kupon der Stammaktien Lit. B jedoch, sowie jener der Genussscheine für verlooste Prioritätsaktien für 1895 ist abzutrennen, ohne dass für denselben eine Dividende gezahlt wird.

Generalversammlung der Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Co.).

Der in dieser am 30. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung zur Kenntniss gebrachte Geschäftsbericht für 1895 weist darauf hin, dass mit 1. Januar 1895 das gesellschaftliche Unternehmen in eine neue Epoche eingetreten ist, indem die Theilstrecke Wien-Hietzing an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen abgetreten und der Verkehr mit oben genanntem Tage eingestellt wurde. Die Länge der südlichen Linie verminderte sich sohin auf 16,05 km und die Gesammtlänge beider Linien auf 42,14 km. Die Betriebseinnahmen betrugen 296 677 fl., während die Betriebsausgaben 228 677 fl. erforderten. Der Generalversammlung steht ein Gewinn von 122 365 fl. zur Verfügung. Es wurde beschlossen, dem Amortisationskonto 3 000 fl., dem Reservefonds 2 403 fl., dem Erneuerungsfonds 20 000 fl. zuzuweisen, den Kupon der Prioritätsaktien mit 9 fl. für das Stück, zusammen für 9 000 Stück Aktien mit 81 000 fl. einzulösen, den Kupon der Stammaktien mit 1,50 fl. für das Stück, zusammen für 9 000 Stück Aktien mit 13 500 fl. auszuzahlen und den Rest von 2 461 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Wiener Lokalbahnen.

Nach dem in dieser am 30. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung vorgelegten Geschäftsbericht für 1895 ergab der Frachtenverkehr eine Roheinnahme von 73 380 fl. und der Personenverkehr eine solche von 62 169 fl. Die gesammte Betriebs-Roheinnahme der Lokalbahn Wien - Wiener - Neudorf-Guntramsdorf beziffert sich auf 136 150 fl. und ergibt eine Mehreinnahme von 38 705 fl. gegenüber dem Vorjahre. Die Bilanz weist nach Abrechnung der bezahlten Zinsen für 1 054 200 fl. 4 % Prioritätsobligationen und der getilgten Obligationen einen Ueberschuss von 315 fl. aus. Hiervon wurden 2 % gleich rund 10 fl. dem Spezial - Reservefonds zugewendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. Bezüglich der Fortsetzung der gesellschaftlichen Lokalbahn von Guntramsdorf nach Baden wurden die erforderlichen Schritte wegen Finanzirung des Unternehmens eingeleitet, und ist der Ausbau dieser Linie zu gewärtigen. Schliesslich wird mitgetheilt, dass der Verwaltungsrath auf Anregung des Magistrates mit demselben in Verhandlung stehe behufs Verlängerung der Lokalbahn Wien - Wiener - Neudorf - Guntramsdorf zum St. Marxer Viehmarkte zum Zwecke der Verfrachtung des Viehes in die Schlachthäuser von Gumpendorf, Meidling und Hernals; der Magistrat habe sich bereit erklärt, dieses Unternehmen zu fördern.

Generalversammlung der Nesselsdorfer Wagenbaufabrik-Gesellschaft.

Wie der der am 1. d. Mts. in Wien abgehaltenen Versammlung vorgelegte Geschäftsbericht ausweist, hat das Geschäftsjahr 1895 den gehegten Erwartungen nicht entsprochen. Der erzielte Gesammtumsatz betrug rund 1,629 Millionen Gulden gegen 1,810 Millionen Gulden im Vorjahre. Das Reinerträgniss beziffert sich auf 122 071 fl. Es wurde beschlossen, hiervon 22 987 fl. auf Abschreibungen zu verwenden, 11 069 fl. für Tantiemen in Abzug zu bringen und von den sohin verbleibenden 88 015 fl. 11 404 fl. der Reserve zuzuführen, an die Aktionäre ausser der 5 % Dividende von 50 000 fl. noch eine Superdividende von 10 000 fl. zu vertheilen, sodass der Aktienkupon, wie im Vorjahre, mit 12 fl. gleich 6 % eingelöst werden soll. Die restlichen 16 610 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Verwaltungsrath begründete hierauf die Nothwendigkeit der Erhöhung des Aktienkapitals, und es wurde die Ausgabe von 2 500 Aktien à 200 fl. beschlossen. Der Erlös hieraus von 500 000 fl. soll in erster Linie zur Abzahlung der schwebenden Schulden verwendet werden und der etwaige Kursgewinn dem Reservefonds zufliessen. Der Verwaltungsrath wurde zugleich ermächtigt, sowohl den Zeitpunkt und den Kurs für die Ausgabe der neuen Aktien, als auch die Bedingungen des Bezugsrechtes auf dieselben seitens der Aktionäre nach eigenem Ermessen festzustellen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ansprache des Kaisers an die Delegationen, betreffend die politische Lage, macht alle diesfälligen Besorgnisse zu nichte; die Saatenstandsberichte bieten die frohe Aussicht auf eine gute Ernte; die Sächsischen Staatsbahnen haben mehr als 25 % ihres jährlichen Kohlenbedarfs, d. i. über 100 000 t den Böhmischen Braunkohlengruben zugewendet; zur Ermöglichung der Ausfuhr sollen auch die Zuckerprämien bedeutend erhöht werden. Mit Rücksicht auf diese Exportchancen war für Bahneffekten eine gute Stimmung vorwiegend. Davon profitirten zunächst die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3415), Staatsbahn (356,25), Südbahn (100, einschliesslich Kuponzuschlag), Aussig-Teplitzer Bahn (1675), Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (206,75), Kaschau-Oderberger Bahn (192), Nordwestbahn (266,50), Elbethalbahn (276,50) und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (214), die 3 letzteren infolge der in dieser Zeitung erwähnten Erklärung des Eisenbahnministers Während der Kurs der Aktien der Böhmischen Nordbahn (274) und Leoben - Vordernberger Bahn (680) gleich blieb, fand in denen der beiden Buschtêhrader Bahnen (Lit. A. 1490, Lit. B. 538) und Lemberg - Czernowitzer Bahn (290,50) eine kleine Abschwächung statt. In Gewärtigung der lebhafteren Inanspruchnahme der Eisenbahnen in Kohlen- und Zuckertransporten wendete sich die Aufmerksamkeit der Finanzkreise den Aktien der Wagenleih-Gesellschaften (Internationale 410, Allgemeine in Pest 418) zu. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass das Prioritätsanlehen der Ostgalizischen Lokalbahnen (196) im Nominalbetrage von 9 000 000 fl., für dessen Verzinsung und Tilgung die unbedingte Staatsgarantie gesetzlich bewilligt worden ist, von dem Kreditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten mit Zustimmung der Regierung übernommen wurde.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat das Jahr 1895 nach Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge der Prioritätsanlehen, der Aktienzinsen und der vertragsmässigen Präzipualbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Reinertrag von 752 621 ℳ erbracht. Dieses Ergebniss bleibt hinter demjenigen des Vorjahres um 337 595 ℳ zurück, nachdem einer Steigerung der Betriebseinnahmen von 879 547 ℳ Erhöhungen der Betriebsausgaben von 817 902 ℳ und der Zins- und Tilgungsbeträge von 399 240 ℳ gegenüberstehen.

Die Mehreinnahme von 879 000 ℳ ist durch höhere Erträgnisse des Personen-, Güter- und Kohlenverkehrs, sowie der anderen Quellen, sonach aus allen Ertragsquellen erzielt worden.

Der Personenverkehr war an dem Mehrertrage mit 153 977 ℳ betheiligt. Dieses befriedigende Ergebniss ist besonders der vom Beginn der zweiten Jahreshälfte ab eingetretenen und ununterbrochen andauernden allgemeinen Verkehrssteigerung zu danken; auch haben verschiedene Feste und besondere Gelegenheiten, wie die Kunst- und Gewerbeausstellung in Strassburg und der starke Besuch der Schlachtfelder und Erinnerungsstätten im benachbarten Reichslande nicht unerheblich zu dem erhöhten Reiseverkehr beigetragen.

Der eigentliche Güterverkehr, d. h. ausschliesslich der getrennt verrechneten Kohlentransporte aus den Gruben des Saarreviers, hat gegen das Vorjahr ein Mehrergebniss von rund 373 000 ℳ geliefert. Dasselbe ist durch gesteigerten Umschlag beim direkten wie im Lokalverkehr erzielt worden und beruht zu einem allerdings nicht sehr erheblichen Theil auch darauf, dass infolge ungewöhnlich niedrigen Wasser-

standes des Rheines die Schifffahrt längere Zeit hindurch eingestellt oder erheblich eingeschränkt werden musste.

Der Kohlenverkehr aus den Saargruben hat den erfreulichen Aufschwung, welcher von der Mitte des Jahres 1893 ab die nachtheiligen Wirkungen der Arbeiterunruhen und Ausstände des Jahres 1889 in stets wachsendem Maasse zur Ausgleichung brachte, im Berichtsjahre ununterbrochen fortgesetzt und ist an der Gesammt-Mehreinnahme mit über 331 000 ℳ betheiligt.

Aus den „anderen Quellen“ hat sich bei wechselndem Mehr- und Minderertrage ein verbleibendes Mehr von nahezu 21 000 ℳ ergeben, welches vorzugsweise durch höhere Aktiv-Wagenmiethe erzielt werden konnte.

Die Betriebsausgaben das Jahres 1895 haben diejenigen des Vorjahres um 817 902 ℳ überschritten. Drei Viertheile dieses Mehraufwandes entfallen auf die Aufbesserung der Bezüge des gesammten Personals, welche durch die Einführung des vom Verwaltungsrathe beschlossenen und von der Königlichen Staatsregierung genehmigten revidirten Besoldungsstatus vom 1. Januar 1895 ab eingetreten ist. Die sachlichen Mehrkosten beruhen ausschliesslich auf den zur Bedienung des gesteigerten Verkehres und zu weitgegriffener Ergänzung des Rollmaterials gemachten Ausgaben und dürfen dieselben angesichts der erheblich stärkeren Frequenz und höheren Beförderungsmengen als sehr mässig bezeichnet werden.

Im laufenden Jahre (1896) tritt infolge der rechtzeitig und mit günstigem Erfolge durchgeführten Konvertirung des grössten Theiles der 4 % Anlehen in 3,5 % eine Minderung der Zins- und Tilgungslast um 676 184 ℳ ein und wird sich vom Jahre 1899 ab, nachdem bis dahin die in drei Jahresraten zu deckenden Konvertirungskosten getilgt sein werden, der Zinsbetrag für die zur Zeit bestehenden Anlehen um weitere 300 000 ℳ ermässigen; andererseits aber werden nicht blos die Amortisationsquoten durch den Beginn neuer Ausloosungstermine wieder steigen, sondern auch schon vom Jahre 1897 ab die Zinsen für das Baukapital der unteren Glanthal- und der Grünstadt-Offsteiner Bahn, sowie für die beantragten und in Aussicht genommenen neuen Anlehen für Erweiterungsbauten und Fahrmaterialbeschaffung das Ausgabenkonto belasten, so dass bei Hinzutritt des weiteren Zinsbedarfes für die von der Königlichen Staatsregierung in den bereits vorgelegten Gesetzentwurf aufgenommenen drei neuen Lokalbahnen die Aera erheblich ermässigter Zinsen- und Tilgungsziffern bald wieder ihr Ende erreicht haben wird. Die eigentlichen Betriebsausgaben werden im Jahre 1896 durch ausserordentliche Posten, wie einen solchen die Gehaltsaufbesserung des Berichtsjahres bildete, nicht belastet werden und wird beim Personalaufwande nur durch das statusmässige Vorrücken in den Gehaltsbezügen, durch den Hinzutritt der Neuangestellten und durch höhere Arbeiterlöhne eine innerhalb der Durchschnittsgrenze sich haltende Steigerung eintreten. Die „sachlichen Ausgaben“ werden durch die bereits im Laufe des Vorjahres eingelegten neuen Züge, sowie durch weitere Vermehrungen des Fahrplanes sich etwas erhöhen und wird ausserdem für die bereits begonnene Verstärkung des Oberbaues durch dichtere Lage und stärkere Dimensionen der Schwellen eine Ausgabenmehrung eintreten; andererseits aber kommen die zum Theil noch in das Jahr 1895 fallenden Kosten für ausserordentliche Tunnelreparaturen, sowie die Hauptkostensumme für Verstärkung der Eisenbahn-Schiffbrücken zu Speyer und Maximiliansau in Wegfall, so dass die Ziffern der sachlichen Ausgaben diejenigen des Vorjahres kaum übersteigen dürften. Die Betriebseinnahmen werden ohne den nicht vorherzusehenden Eintritt wirthschaftlicher Störungen in Bezug auf den Personen- und Saarkohlenverkehr in der seitherigen günstigen Weise sich weiter entwickeln können, während beim Güterverkehr die durch die Eröffnung der Konkurrenzlinie über Röschwoog-Roppenheim für 1895 nur während 5—6 Monaten entstandenen Ausfälle sich auf das volle Jahr 1896 erstrecken werden. Wie aber die aus dem Hinzutritt der neuen Linie im Vorjahre erwachsenen Nachtheile infolge Zunahme des übrigen Verkehrs sich ausgleichen konnten, so wird bei weiterer Andauer der günstigen Umschlagsverhältnisse und bei der wieder neuerdings erprobten Kraft und Entwickelungsfähigkeit der Verkehrsquellen der Pfälzischen Bahnen auch der weitere Ertragsausfall das Betriebsergebniss nicht allzu sehr beeinflussen können. Die Verwaltung gibt der Erwartung Raum, dass das Betriebsjahr 1896 in seinen Ergebnissen keinen Rückschritt bringen und dass jedenfalls die Inanspruchnahme der staatlichen Zinsgarantie sich als nicht nothwendig erweisen werde.

An Personen wurden befördert im Jahre 1891 rund 7 Millionen, im Jahre 1894 rund 8 Millionen und im Jahre 1895 zusammen 8 441 086. Im eigentlichen Güterverkehr wurden befördert im Jahre 1891 rund 3 970 000 t, im Jahre 1894 rund 4 307 000 t und im Jahre 1895 zusammen 4 426 530 t. Der Kohlenverkehr stieg in der Beförderungsmenge im Jahre 1893 auf 1 280 000 t, im Jahre 1894 auf 1 460 000 t und im Jahre 1895 auf 1 575 927 t. Im Jahre 1895 wurden ferner befördert 9 082 t Gepäck und 452 141 Stück Vieh.

In dem Berichtsjahre betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 5 434 137 ℳ, aus dem Güterverkehr 13 109 977 ℳ, aus dem Kohlenverkehr 4 126 135 ℳ und aus sonstigen Quellen 2 026 877 ℳ, überhaupt 24 697 126 ℳ; die Ausgaben 14 490 758 ℳ und der Aktivrest 10 206 368 ℳ (d. i. 61 645 ℳ oder 0,61 % mehr als im Vorjahre).

Für Zinsen der Aktien und Prioritäten und für Tilgung der letzteren sind in Ausgabe gestellt 8 338 214 (7 938 975) ℳ, so dass ein Reinertrag verbleibt von 1 868 154 ℳ. Die zu zahlenden Präzipuen betragen 1 115 533 ℳ (wie im Vorjahre), wonach 752 621 ℳ verbleiben. Der aus Ueberschüssen der Betriebsjahre 1887 bis 1890 angelegte Reservefonds schliesst am 31. Dezember ab mit einem Bestande von 600 765 ℳ.

In der am 20. Mai d. J. stattgehabten Generalversammlung wurde die Superdividende für sämmtliche Aktien der drei Gesellschaften auf $^2/_3$ % festgesetzt. Der Bezug der Aktien stellt sich mithin folgendermaassen: I. Ludwigsbahnaktien: Zinsen 4 % = 34,28 ℳ für die Aktie, das garantirte Präzipuum auf den Dividendenschein für 1895 mit 5 % = 42,86 ℳ, als Superdividende $^2/_3$ % = 5,71 ℳ, Gesammtbezug $9^2/_3$ % = 82,85 ℳ für die Aktie. II. Maximiliansbahnaktien: Zinsen 4,5 % = 38,58 ℳ für die Aktie, das garantirte Präzipuum auf den Dividendenschein mit 1 % = 8,57 ℳ, als Superdividende $^2/_3$ % = 5,71 ℳ, Gesammtbezug $6^1/_6$ % = 52,86 ℳ für die Aktie. III. Nordbahnaktien: Zinsen 4 % = 34,28 ℳ für die Aktie, als Superdividende $^2/_3$ % = 5,71 ℳ, Gesammtbezug $4^2/_3$ % = 39,99 ℳ für die Aktie.

Aus Belgien und Luxemburg.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft im Jahre 1895.

Gelegentlich der vorjährigen Hauptversammlung wurde der Wunsch ausgesprochen, dass in dem jetzt aus 6 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrath auch die übrigen öffentlichen Gewalten, die neben dem Staate sich an der Aufbringung des Kapitals der Nebenbahnen betheiligen, vertreten sind. Aus der Prüfung dieses Wunsches seitens des Verwaltungsrathes ergibt sich, dass es unmöglich ist, die Städte und Gemeinden, oder gar die Privat-Antheilhaber im Aufsichtsrath vertreten zu lassen, weil die Bezeichnung des Vertreters dieser Gruppe von Antheilhabern praktische Schwierigkeiten bietet. Um allen Provinzen eine Vertretung im Aufsichtsrath zu verschaffen, machte der Verwaltungsrath der Regierung schon vor längerer Zeit den Vorschlag, die Mitgliederzahl von 6 auf 9 zu erhöhen; aber da hierzu ein Gesetz nothwendig sein würde, ist dem Antrag keine Folge gegeben worden. Man hat daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen, dass alljährlich ein Mitglied des Aufsichtsrathes ausscheidet; dadurch ist jede Provinz 6 Jahre im Aufsichtsrath vertreten und bleibt dann 3 Jahre unvertreten. Im Falle des Todes oder Rücktritts eines Mitgliedes behält die betreffende Provinz ihren Anspruch auf Vertretung bis zum Ablauf des 6jährigen Zeitraums. Die ständigen Ausschüsse der zu vertretenden 6 Provinzen werden alljährlich eingeladen, ihren der Hauptversammlung vorzuschlagenden Berwerber zu bezeichnen.

Ende 1894 besass die Gesellschaft die Konzession für 66 Linien von zusammen 1 341,5 km; im Laufe des Jahres 1895 wurde ihr die Konzession für folgende Linien ertheilt: 1. Verlängerung der Linie Turnhout-Meerhout bis Westerloo (13,2 km), 2. Boussu-Grenze gegen Bavay (14,2 km), 3. Verlängerung der Linie Lens-Enghien-Soignies bis zum Bahnhof Enghien (1,9 km), 4. Tongres-Lanaeken (22,7 km), 5. Verlängerung der Linie Dolhain-Goé (Béthane) bis Membach (3,4 km), 6. Tongres-Fexhe le Haut Clocher (17,7 km), 7. Verlängerung der Linie Antwerpen-Santhoven bis Oostmalle (11 km), 8. Brasschaet (Maria ter Heide)-Brecht (9,6 km), 9. Onoz-Fleurus (12 km), 10. Haecht-Aerschot-Tirlemont (45,4 km), 11. Lüttich-Barchon (13,6 km), 12. Verlängerung der Linie Clavier-Comblain bis zum Bahnhof Comblain au Pont (2,5 km), 13. Braine-l'Alleud-Wavre (21,7 km), 14. Ypres-Neuve Eglise nebst Zweigbahn nach Warneton (27,9 km), 15. Verlängerung der Linie Brasschaet-Brecht auf dem Gebiete von Brecht (0,3 km); im ganzen 217,1 km.

Da die vorstehend unter 1, 3, 5, 7, 12 und 15 genannten Verlängerungen untrennbare Bestandtheile der betreffenden Hauptlinien bilden und sich die Längen einzelner Linien nach den genehmigten Plänen etwas geändert haben, so bestand das konzessionirte Netz der Gesellschaft am 31. Dezember 1895 aus 75 Linien von zusammen 1 554,6 km Ausdehnung. Dabei ist die bereits vor Jahren konzessionirte Linie Yvoir-Ciney (23,7 km) mitgerechnet; doch wird nach einem neuerdings mit dem Staate getroffenen Abkommen die Konzession für diese Linie zurückgezogen und der Bau von der Staatsbahn ausgeführt werden. Seit dem 1. Januar d. J. hat die Regierung der Gesellschaft noch die Konzession für folgende Linien ertheilt:

1. Löwen-Tervueren (16,9 km), 2. Ausdehnung der Linie Antwerpen-Oostmalle in Massenhoven (0,3 km), 3. Ausdehnung der Linie Gent-Somergem nach der Zuckerfabrik „La Ruche" in Gent (0,6 km) und 4. Verlängerung der Linie Tongres-Fexhe le Haut Clocher (0,7 km), sodass die Gesammtlänge der Konzessionen bereits 1 573,1 km beträgt.

Von sämmtlichen bisher konzessionirten 76 Linien haben 62 (1 249,6 km) eine Spurweite von 1 m, 9 Linien (273,6 km) eine solche von 1,067 m und 5 Linien (49,9 km) die Vollspur von 1,435 m. Von den im Betriebe befindlichen 65 Linien werden 63 (1 307,3 km) durch Dampfkraft und 1 (die Strassenbahn von Nord-Antwerpen, 5,1 km) durch Pferdekraft betrieben; da aber diese Strecke den Nebenbahnen Antwerpen-Santvliet (Grenze) und Antwerpen-Brasschaet (Grenze) gemeinsam ist, so wird sie von den Dampfbahnzügen mitbenutzt. Auf einer Linie (Brüssel-la Petite Espinette) ist die elektrische Zugförderung an Stelle der Dampfkraft getreten, und es werden gegenwärtig Voruntersuchungen über die Anwendung dieser Triebkraft auf den Linien des Centrums und den Vorortbahnen von Charleroi angestellt. Von den 1 554,6 km konzessionirter Linien entfallen 273,3 km auf die Provinz Antwerpen, 288,2 km auf Brabant, 245,1 km auf Westflandern, 158,5 km auf Hennegau, 144,7 km auf Namur, 139,8 km auf Lüttich, 125,9 km auf Ostflandern, 97 km auf Limburg und 82,1 km auf Luxemburg.

Ausser den bereits konzessionirten Nebenbahnen sind 82 andere Linien (1 379,9 km) in Aussicht genommen und bei 5 Linien (133,4 km) ist die Inaussichtnahme bei der Regierung beantragt. Die Thätigkeit der Gesellschaft erstreckte sich also auf 65 Linien (1 325 km) im Betriebe, 10 Linien (224,4 km) im Bau, die Linie Yvoir-Ciney (23,7 km) konzessionirt, 82 Linien (1 379,9 km) in Aussicht genommen und 5 Linien (133,4 km) beantragt; im ganzen also auf 163 Linien von zusammen 3 086,4 km Länge. Ausserdem wurden 35 Linien (348,9 km) aus Wettbewerbs- oder strategischen Rücksichten von der Regierung endgültig abgelehnt. Abgesehen von dem Nationalen Nebenbahnnetz befinden sich in Belgien 6 Lokal- oder Dampfstrassenbahnen (57,6 km), deren Konzession Privatgesellschaften ertheilt wurde. Im ganzen besitzt also Belgien 82 Kleinbahnen von zusammen 1 630,7 km, während das Hauptbahnnetz 4 556 km umfasst; die Kleinbahnen machen also in Belgien 35,7 % der Hauptbahnen aus, in Frankreich beispielsweise nur 16 %.

Das Anlagekapital der 76 konzessionirten Linien beträgt 76 145 000 Frcs.; davon haben der Staat 20 535 000 Frcs. (26,9 %), die Provinzen 21 419 000 Frcs. (28,2 %), die Gemeinden 31 546 000 Francs (41,4 %) und Privatpersonen 2 645 000 Frcs. (3,5 %) aufgebracht. Im allgemeinen beträgt der Beitrag des Staates 25 %, am höchsten ist er bei der Linie Wavre-Jodoigne mit 50 %, am niedrigsten bei der Linie Antwerpen-Santvliet-Lillo mit 22,5 %. Der gewöhnliche Beitrag der Provinz beträgt meistens 25 %, öfters auch 33,3 %, im übrigen schwankt er zwischen 24 und 33,4 %; in einem Falle (Sichem-Montaigu) hat die Provinz keinen Beitrag gegeben. Der Beitrag der Gemeinden bewegt sich zwischen 16 und 51 % und derjenige von Privatpersonen zwischen 0,1 und 33,2 %; an 33 Bahnen hat sich das Privatkapital überhaupt nicht betheiligt.

Da die Gesellschaft den Betrieb sämmtlicher Linien mit Ausnahme der Linie Dolhein-Goé, für welche sie 9 Betriebsbeamten hat, verpachtet hat, so ist die Anzahl der Beamten verhältnissmässig gering: 122 bei der Centralverwaltung und 59 bei den äusseren Dienstzweigen; ausserdem 12 zeitweilige Beamten für Vorarbeiten usw. Zu Gunsten der Beamten bestehen die Versorgungskasse, die 168 Mitglieder und Ende 1895 einen Bestand von 64 004,80 Frcs. hatte, sowie die Ruhegehaltskasse, die 156 Mitglieder und einen Bestand von 125 702,68 Frcs. hatte. Damit auch für die von Unternehmern beim Bau beschäftigten Personen Sorge getragen wird, werden den Unternehmern in den Bauverträgen folgende Verpflichtungen auferlegt: 1. ihre Arbeiter gegen Unfälle zu versichern und 2. einen Gesundheitsdienst zur Unterstützung verletzter oder kranker Arbeiter einzurichten; auch behält sich die Gesellschaft das Recht vor, etwaige rückständige Löhne und Gehälter aus den dem Bau- oder Betriebsunternehmer zustehenden Summen zu zahlen.

Im Laufe des Jahres 1895 wurden eröffnet: 1. von der Linie Wépion-Namur-Malonne-St. Gérard am 6. Januar, 19. Mai und 21. September die Strecken Bois de Villers (Six Bras)-Saint Gérard und Namur (Port)-Wépion (18,21 km), 2. am 14. Januar und 1. April die Linie Montigny le Tilleul-Thuillies (11,30 km), 3. am 4. Mai 1895 und am 15. Februar 1896 die Linie Turnhout-Meerhout-Westerloo (43,08 km), 4. von der Linie Clavier-Comblain au Pont (Staatsbahnhof) am 10. Mai 1895 und am 2. Januar 1896 die Strecken Ouffet-Anthisnes und Anthisnes-Comblain au Pont [Schulen] (11,18 km), 5. am 11. Juni 1895 die Strecke Houdeng Aimeries-Bracquegnies [Staatsbahnhof] (1,93 km) als Ergänzung der Linien des Centrums, 6. am 20. September 1895 die Linie Eghezée-Saint Denis Bovesse (16,60 km), 7. am 22. Januar 1895 die Linie Brügge-Swevezeele (19,74 km), 8 und 9. anfangs 1896 die Verlängerung der Linie Antwerpen-Santhoven-Lierre bis Oostmalle (11,81 km) sowie die Linie Brasschaet-Brecht (10,19 km); im ganzen 144,04 km.

Die Gesammteinnahmen aller Linien beliefen sich auf 5 903 464,77 Frcs. und die Ausgaben auf 4 091 110,69 Frcs. oder 69,30 %. Von den Linien, die nur Personen- und Gepäckverkehr haben (nämlich Charleroi-Mont sur Marchienne, Charleroi-Lodelinsart, Charleroi-Montigny le Tilleul, Strassenbahn von Nord-Antwerpen, Brüssel-Haecht, Lodelinsart-Châtelet, Linien des Centrums, Brüssel-Sterrebeek und Brüssel-Petite Espinette) hatten 5 eine höhere und 4 eine geringere Einnahme als im Vorjahre; von den letzteren haben die 3 zur Gruppe von Charleroi gehörigen unter der schlechten Geschäftslage des Glashüttengewerbes gelitten, während die Linie Brüssel-Sterrebeek im Vorjahre durch die Militärmanöver ausserordentlich begünstigt wurde. Von den Linien, die Personen- und Güterverkehr haben, hatten 24 eine höhere und 4 eine niedrigere Einnahme aus beiden Verkehrsarten; bei 15 Linien erhöhte sich die Einnahme aus dem Personenverkehr, während diejenige aus dem Güterverkehr fiel, endlich bei 4 Linien trat das umgekehrte Verhältniss ein. Der Einnahmerückgang bezieht sich also hauptsächlich auf den Güterverkehr und zwar besonders auf diejenigen Linien, deren Haupteinnahmequelle der Rübenverkehr bildet. Während daher der Güterverkehr im Vorjahre 30,30 % der Gesammteinnahme einbrachte, ergab er 1895 nur 25,75 %.

Am 31. Dezember 1895 waren 63 Linien im Betriebe, davon haben 35 bessere Erträge als im Vorjahre; 31 geben einen höheren Gewinn als 1894 und unter den 4 anderen konnte eine (Deynze-Audenaerde) nicht nur die früheren Fehlbeträge tilgen, sondern noch einen Gewinn vertheilen. Eine zweite Linie (Thielt-Aeltre) konnte 798,88 (gegen 287,32) Frcs. zur Tilgung von Fehlbeträgen verwenden, während sich bei den beiden anderen (Bourcy-Houffalize und Arlon-Ethe) die Fehlbeträge von 2 386,30 bezw. 4 016,30 auf 1 229,13 bezw. 1 324,84 Francs ermässigten. Die gesammten seit Bildung der Gesellschaft aufgelaufenen Fehlbeträge beliefen sich Ende 1895 (1894) auf 81 099,83 (82 114,18) Frcs., während die zu deren Deckung bestimmten Rücklagen 409 661,09 (298 757,57) Frcs. sowie die Bestände für unvorhergesehene Fälle 273 107,32 (199 171,69) Frcs. betrugen. Unter den Linien, die wenigstens ein Jahr im Betriebe standen, gaben 23 einen Gewinn über 3,5 %, so dass an die Antheilhaber noch ein zweiter Gewinn vertheilt werden konnte; 4 andere gaben einen Gewinn über 3 % und 11 andere einen solchen über 2,5 %. Wenn man die Linien, die noch kein Jahr im Betriebe standen, ausscheidet, so betrug der durchschnittliche Gewinn des Staates 2,9621 %, derjenige der Provinz Antwerpen 3,8999 %, Brabant 3,3671 %, Westflandern 2,6469 %, Ostflandern 2,5024 %, Hennegau 3,3073 %, Lüttich 3,0761 %, Limburg 2,0401 %, Luxemburg 1,2546 % und Namur 2,3190 %, ferner der Gemeinden 2,8996 %, endlich der Privatpersonen 4,3758 % oder im Gesammtdurchschnitt 2,9809 %. Im Vergleich zum Vorjahre ist der Gewinn für den Staat, für 6 Provinzen, für die Gemeinden und Privatpersonen höher, bei 3 Provinzen allerdings nur unbedeutend niedriger. Im Gesammtdurchschnitt ist der Gewinn alljährlich gestiegen; er betrug 1890 = 2,65 %, 1891 = 2,75 %, 1892 = 2,76 %, 1893 = 2,80 %, 1894 = 2,90 % und 1895 = 2,98 %.

Gesellschaft für allgemeine Bauunternehmung im Jahre 1895.

Die Société anonyme d'entreprise générale de travaux, die an der Dampfstrassenbahn Brescia-Mantua-Ostiglia, den Pferdebahnen von Bologna, den Strassenbahnen der Romagna, den Lütticher Strassenbahnen, der Nebenbahn Ans-Oreye, der Strassenbahn von Medellin, den Bukarester Strassenbahnen und der Allgemeinen Französischen Strassenbahngesellschaft betheiligt ist, hatte 1895 im ganzen eine Einnahme von 809 321,52 Frcs., von der nach Bestreitung der Lasten 211 005,20 Frcs. verblieben, davon flossen 10 550,26 Frcs. in die Rücklagen, 200 000 Frcs. wurden als Gewinn (je 5 Frcs.) vertheilt und 454,94 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Technische Büreaubeamte.

Auf Grund eines Königl. Erlasses vom 2. März d. J. können gewisse technische Aemter durch Verwaltungsbeamte, welche den Titel Technischer Büreaubeamter (commis technique) und Technischer Büreau-Oberbeamter (commis-chef technique) führen, ausgeübt werden. Diese Büreaubeamten erhalten, abgesehen von den Reisekosten, eine jährliche Gehaltszulage von 600 Frcs. Die Ergänzung dieser Beamten erfolgt auf Grund öffentlichen Ausschreibens und diesem folgender Probedienstleistung. Vorbedingung ist, dass der Bewerber wenigstens 18 und höchstens 29 Jahre alt und im Besitze eines Zeugnisses ist, das zur Prüfung als Kandidat der physischen und mathematischen Wissenschaften, oder als Ingenieurkandidat, oder zum Eintritt in die Militärschule (Abtheilung für Artillerie

und Genie) berechtigt. Der Mangel eines solchen Zeugnisses kann durch eine litterarische, wissenschaftliche und technische Prüfung ersetzt werden. Im Falle der Annahme werden die Bewerber nach zurückgelegter Probezeit mit einem Gehalt von 1 400 Frcs. endgültig angestellt.

Bezahlung von Ueberstunden.

Der Eisenbahnminister hat entschieden, dass Eisenbahnarbeiter, welche unter besonderen Umständen (Entgleisungen, Unfälle usw.) eine aussergewöhnliche Arbeit zu leisten haben, für alle Ueberstunden, während deren sie gearbeitet haben, doppeltes Gehalt bekommen sollen. Indessen darf das Gesammtgehalt eines Arbeitstages das gewöhnliche Gehalt nicht um mehr als die Hälfte übersteigen. Wenn diese Bezahlung der Ueberstunden in Anbetracht der zu überwindenden Schwierigkeiten oder der Länge der Arbeit für ungenügend erachtet wird, so können die unmittelbaren Vorgesetzten dringende Anträge auf weitere Vergütung stellen.

Haltepunkt-Eröffnung.

Zwischen den Stationen Yvoir und Godinne der Strecke Namur-Givet (Französische Grenze) ist am 15. Mai ein Haltepunkt Fidevoye eröffnet worden.

Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn im Jahre 1895.

Der Geschäftsbericht erwähnt zunächst, dass der Vizepräsident des Verwaltunsrathes, Isaac Stern, einer der Gründer der Gesellschaft, im November v. J. verstorben ist; alsdann wird über den Streit mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen folgendes bemerkt: Trotz aller Anstrengungen der Gesellschaft hat die Verwaltung der Elsass-Lothringischen Bahnen ihre Entschliessung aufrecht erhalten und seit 1. Juli 1895 in Anwendung gebracht. Gemäss den Bestimmungen des Konzessionsvertrages hat die Gesellschaft den Entwurf für die Linie Luxemburg-Petingen vor dem 1. April 1895 zur Genehmigung eingereicht; diese ist am 26. März d. J. erfolgt. Die unangenehmen Folgen, welche die Herstellung dieser Linie infolge der Ablenkung des Verkehrs der Attertlinie für die Gesellschaft haben wird, sind grösstentheils bereits eingetroffen, viel früher als es erwartet wurde, und haben die Ergebnisse des 2. Halbjahres 1895 ernstlich beeinträchtigt. Die jetzige Lage ist ungefähr derart, wie die Gesellschaft sie erst nach Eröffnung der Linie Luxemburg-Petingen erwartet hatte; die Gesellschaft hat ausserdem die Lasten für das Kapital der neuen Linie zu tragen, aus der die Elsass-Lothringische Verwaltung neue und bedeutende Vortheile ziehen wird.

Die Ergebnisse des Jahres 1895 sind demnach weniger befriedigend gewesen als im Vorjahre. Nicht nur der Verkehr zwischen Deutschland und dem Longwy-Becken hat sich vermindert, sondern die Ablenkung des Verkehrs der Attertlinie über Luxemburg hat einen bedeutenden Rückgang der Einnahmen während des 2. Halbjahres veranlasst. Auf diesem Theil des Netzes haben im 1. Halbjahr 1895 die Einnahmen 796 879,95 Frcs. betragen gegen 828 289,88 Frcs. 1894, im 2. Halbjahr dagegen nur 486 026,14 Frcs. gegen 882 692,96 Frcs. 1894. Während also die Einnahmen um 45 % zurückgegangen sind, konnten die Ausgaben im 2. Halbjahr um 23,6 % von 541 102,10 Frcs. auf 224 948,33 Frcs. ermässigt werden; im 1. Halbjahr waren sie sogar wesentlich höher als 1894. Gemäss dem mit der Regierung abgeschlossenen Vertrage wurden die auf dem Gesammtnetz in Kraft stehenden Tarife seit 1. Januar 1895 auch auf der Wiltelinie angewendet. Der Verkehr hat sich zwar vermehrt, jedoch nicht in genügendem Maasse; es wurden 1895 nur etwa 25 % mehr befördert, das Ergebniss war daher ein Betriebsfehlbetrag von 22 303,19 Frcs. gegen 999,92 Frcs. 1894. Allerdings ist zu bemerken, dass die Lohgerberei in Wiltz unter einer sehr schlechten Geschäftslage leidet; im Falle des Wiederauflebens dieses Gewerbes werden vielleicht weniger schlechte Ergebnisse erzielt werden.

Für das ganze Jahr 1895 betrugen auf der Erzgrubenlinie die Einnahmen 1 996 250,54 Frcs., die Ausgaben 975 589,72 Frcs. und der Ueberschuss 1 020 660,82 Frcs.; auf der Attertlinie die Einnahmen 1 282 906,09 Frcs., die Ausgaben 603 766,03 Frcs. und der Ueberschuss 679 140,06 Frcs.; auf der Sauerlinie die Einnahmen 266 319,70 Frcs., die Ausgaben 250 613,05 Frcs. und der Ueberschuss 15 706,65 Frcs.; endlich auf der Wiltzlinie die Einnahmen 48 220,06 Frcs., die Ausgaben 70 523,25 Frcs. und der Ausfall 22 303,19 Frcs.; auf dem ganzen Netze demnach die Einnahmen 3 593 696,39 Frcs. (gegen 4 024 248,30 Frcs. 1894), die Ausgaben 1 900 492,05 Frcs. (1 959 095,04 Frcs.) und der Ueberschuss 1 693 204,34 Frcs. (2065 153,26 Frcs.). Zu diesem Ueberschuss kamen 225 000 Frcs. Reinertrag aus dem Grubenbetriebe, 48 412,06 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 11 888,19 Frcs. Miethe und 44 648,44 Frcs. Zinsen und Kursgewinne. Von der 2 023 153,03 Frcs. betragenden Summe gingen aber ab 54 821,23 Frcs. Steuern, 45 809,99 Frcs. Vergütung für Mitbenutzung von Linien usw., 31 730,73 Frcs. Wagenmiethe, 37 223,70 Frcs. allgemeine Unkosten, 6 660,73 Frcs. Prozesskosten und Entschädigung, 366 585 Frcs. Zinsen und 36 000 Frcs. Tilgung der Schuldverschreibungen und 12 592,00 Frcs. Zuschuss zur Versicherungs- und Ruhegehaltskasse, so dass 1 431 729,56 Francs zur Verfügung der am 2. Mai d. J. abgehaltenen Hauptversammlung blieben. Davon flossen 69 165,87 Frcs. in die Rücklagen, 34 583,34 Frcs. wurden dem Verwaltungs- und 5 000 Frcs. dem Aufsichtsrath zugebilligt, 1 275 000 Frcs. als Gewinn (je 17 Frcs.) vertheilt und 47 980,35 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus Frankreich.

Der Ministerwechsel.

Infolge politischer Meinungsverschiedenheiten mit dem Senat reichte das radikale Ministerium Bourgeois, in dem Guyot-Dessaigne die öffentlichen Arbeiten leitete, Ende April d. J. seine Entlassung ein. Der Präsident der Republik betraute alsdann den gemässigten Republikaner Méline mit der Bildung eines neuen Ministeriums, in dem u. a. der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, Barthou, Minister des Innern wurde. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erhielt Adolphe Turrel, Abgeordneter des Audedepartements, Rechtsanwalt und früherer Auditeur im Staatsrath, von dem nur bekannt ist, dass er unbedingter Schutzzöllner ist.

Die Ergänzung der Betriebsbeamten.

Wie fast jedesmal nach einem Ministerwechsel so hat auch diesmal der neue Minister der öffentlichen Arbeiten ein Rundschreiben an die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes erlassen, um künftigen Unfällen vorzubeugen. Der Minister weist darin zunächst auf die enge Verbindung zwischen dem Dienst der Stationsvorsteher sowie der Lokomotivführer und Heizer und der Betriebssicherheit hin und fährt dann fort: „Die Ergänzung dieser beiden Beamtengruppen ist daher von hervorragender Wichtigkeit. Einer meiner Vorgänger hat aus diesem Gesichtspunkt bereits durch Erlass vom 3. Mai 1892 die Regeln für die Ernennung der Lokomotivführer und Heizer, sowie die Vorbedingungen, welche diese Beamten erfüllen müssen, festgesetzt. Wenn von meiner Verwaltung keine derartige Vorschrift für die Ergänzung der Stationsvorsteher, deren je nach den Orten wesentlich verschiedene Aufgaben sich nur schwierig unter einer gleichmässigen Verordnung zusammenfassen lassen, gegeben ist, so kann es Ihnen doch nicht entgehen, dass sie in viel stärkerem Maasse die gleichen Bürgschaften bieten müssen. Andererseits haben zahlreiche Rundschreiben, besonders diejenigen vom 4. Mai und 6. November 1894 die Arbeitsdauer dieser Beamten beschränkt, um eine Ueberlastung zu vermeiden, die geeignet wäre, ihre Aufmerksamkeit abzuschwächen und demnach die Sicherheit zu beeinträchtigen. Ich wünsche daher für das Ihrer Aufsicht unterstellte Netz zu wissen: 1. bezüglich der Stationsvorsteher, welche Bedingungen der Nationalität und Fähigkeit gefordert werden und allgemein, wie man ihre Ergänzung eingerichtet hat; 2. bezüglich der Lokomotivführer und Heizer, ob man die Vorschriften des Ministerialerlasses vom 3. Mai 1892 genau beachtet und welche Bestimmungen zu diesem Zweck getroffen sind; 3. für beide Beamtengruppen, ob die verschiedenen Rundschreiben, betreffend die Beschränkung der Dienststunden, regelmässig beachtet werden und welche Ausnahmen im allgemeinen davon getroffen sind; 4. welche Gehälter beziehen diese Beamten und welche Nebengebühren sind ihnen bewilligt? Schliesslich haben Sie die sich aus dieser Untersuchung sowie Ihrer Erfahrung ergebenden Reformen im Interesse der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes anzugeben."

Die 5 % Schuldverschreibungen der Ostbahn.

Der Beschluss der Ostbahn, ihre 5 % Schuldverschreibungen umzuwandeln, ist nunmehr auch vom Kassationshof für nicht zulässig erklärt worden, da sich aus den in den Jahren 1852 bis 1856 zwischen der Ostbahn und ihren Gläubigern geschlossenen Verträgen sowie aus den Umständen ergebe, dass nach der gemeinsamen Absicht der Parteien die in den Verträgen festgesetzten allmählichen Tilgungsfristen das von der Gesellschaft beanspruchte vorzeitige Rückzahlungsrecht ausschliessen.

Die Lage der Gesellschaft gegenüber ihren Gläubigern wird dadurch etwas verwickelt; denn 10 680 Schuldscheininhaber haben die Rückzahlung, ohne das Ergebniss der Rechtsprechung abzuwarten, verlangt, 77 328 haben der Zinsermässigung zugestimmt, während die übrigen beides verweigerten. Gegenüber letzteren ist die Lage durch den Spruch der Gerichte klar; im übrigen hat nun die Gesellschaft beschlossen, die Rückzahlung als vollendete Thatsache gelten zu lassen, dagegen den Gläubigern, die in die Zinsermässigung gewilligt haben, den im Dezember v. J. abgezogenen Betrag nachträglich auszuzahlen. Dieser Beschluss bedarf indessen noch der Bestätigung durch die Regierung.

2,5 % Schuldverschreibungen der Nordbahn.

Wie mehrere andere Gesellschaften so hat auch die Nordbahn bei der Aufsichtsbehörde die Genehmigung nachgesucht, 100 000 Stück 2,5 % Schuldverschreibungen auszugeben.

Die Nebengebühren.

Nach Art. 47 der Verordnung vom 15. November 1846 und nach Art. 51 des Bedingnissheftes werden die Nebengebühren auf Vorschlag der Gesellschaften alljährlich durch die Aufsichtsbehörde, d. h. durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt. Der Minister hat also hier ein höheres Recht als das der Bestätigung; seine Befugnisse sind nicht mehr auf eine Genehmigung oder ein Verbot beschränkt. Er setzt die Gebühren fest und die Gesellschaft ist gezwungen, sich seiner Entscheidung zu unterwerfen, selbst wenn sie ihren Vorschlägen nicht entspricht. Gemäss diesen Bestimmungen haben Ministererlasse von Zeit zu Zeit die Nebengebühren geregelt, zuletzt ein Erlass vom 26. April 1892; diese Erlasse haben wohl einzelne Anwendungsbedingungen bereits bestehender Gebühren geändert, letztere selbst aber sind noch dieselben wie vor 30 Jahren. Indessen diese Nebengebühren betreffen Leistungen (Abfertigung, Wiegung, Ein- und Ausladen usw.), die vorzugsweise in Handarbeit bestehen, und die Preise für Handarbeit haben sich seit 30 Jahren erheblich gesteigert.

Die Gesellschaften haben daher — wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen — wiederholt die Erhöhung dieser Gebühren verlangt. Im Jahre 1873 schien die Aufsichtsbehörde dazu geneigt; es wurde ein Ausschuss zur Prüfung der Frage gebildet, aber dabei blieb es. Im Jahre 1878 wurde die Frage vor dem Landes-Eisenbahnrath und vor dem Oberen Rath der Verkehrswege wieder aufgenommen, beide stellten fest, dass die Gebühren die Kosten nicht deckten, und beantragten eine Erhöhung; aber der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, de Freycinet, liess es aus politischen Erwägungen beim bisherigen Stande. Die Frage wurde durch den Haushaltsbericht der Kammer von 1894, der sich mit der Ermässigung der stets wachsenden Lasten der Zinsengewähr beschäftigte, von neuem angeschnitten; darin hiess es: „Es ist seit 15 Jahren von allen zuständigen Beiräthen anerkannt worden, dass die gegenwärtigen Tarife der Nebengebühren entgegen dem Geiste des Bedingnissheftes zu den Ausgaben, welche die entsprechenden Leistungen nach sich ziehen, nicht im Verhältniss stehen.“

Als daher die Gesellschaften Ende 1894 ihre jährlichen Vorschläge zu machen hatten, bestanden sie lebhafter als jemals auf einer Erhöhung, deren Gerechtigkeit und zugleich Zweckmässigkeit der Finanzminister anerkannte. Diese Vorschläge der Gesellschaften wurden zunächst von den Aufsichtsbeamten geprüft und dann dem Landes-Eisenbahnrath zur Begutachtung überwiesen; dieser betraute mit der Vorprüfung einen Ausschuss, dessen Bericht jetzt vorliegt. Sowohl dieser Ausschuss als auch die Aufsichtsbeamten haben die Ansprüche der Gesellschaften grundsätzlich als wohlbegründet anerkannt; wenn sie gleichwohl — wie die nachstehende Uebersicht zeigt — den Wünschen der Gesellschaften nur theilweise und in sehr bescheidenem Maasse entsprochen haben, so haben sie sich von dem Wunsche leiten lassen, den Beschwerden der Verfrachter vorzubeugen.

Es fällt in die Augen, dass die Aufsichtsstellen sowie der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths nur eine geringe Zahl der von den Gesellschaften verlangten Erhöhungen zugestanden haben, und diese Zugeständnisse sind zum Theil noch an lästige Bedingungen geknüpft. So ist für Erhöhung der Eintragungsgebühr die Bedingung gestellt, dass sich die Gesellschaften verpflichten, auf Verlangen des ermässigten Tarifs den niedrigsten Verbandstarif anzuwenden. Andererseits haben die Gesellschaften auf Verlangen der Betheiligten einen Wiegeschein, der das Gewicht der gewogenen Waaren angibt, auszustellen, sie können dafür 0,10 Frcs. erheben; ergibt jedoch die Nachwiegung einen zum Schaden des Aufgebers oder Empfängers begangenen Irrthum, so dürfen die Gebühren für Nachwiegen sowie für Ausstellung des Wiegescheins nicht erhoben werden. Andererseits ist den Gesellschaften zugestanden worden, dass sie die Gebühren für Gepäckaufbewahrung bezüglich der Fahrräder und Wagen (Kinderwagen, Handwagen usw.) um 50 % erhöhen dürfen; überdies ist für jedes zur Aufbewahrung gegebene Gepäckstück die Haftpflicht der Gesellschaften auf 500 Frcs. im Falle des Verlustes beschränkt worden, es sei denn, dass eine besondere Versicherungsprämie gezahlt wird, die auf 100 Frcs. Werth beträgt: für die ersten 24 Stunden 0,10 Frcs., für die nächsten 24 Stunden 0,15 Frcs. und für je folgende 24 Stunden 0,20 Frcs. Schliesslich ist in den Nebengebührentarif noch eine Verkaufsgebühr für internationale Frachtbriefe aufgenommen, sie beträgt 0,03 Frcs. für 1 Stück, 0,25 Frcs. für 10 Stück; für Aufdrückung des Aufsichtsstempels der Eisenbahn auf die von Privaten hergestellten Frachtbriefe werden für 100 Stück 0,50 Frcs. erhoben.

Art der Leistung	Jetzige Gebühr	Wirkliche Kosten	Vorschläge			Erhöhung der Einnahmen nach den Vorschlägen	
			der Gesellschaften	der Aufsichtsstellen	des Eisenbahnraths	der Gesellschaften	der Aufsichtsstellen
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Eilgut:							
Eintragung von Gepäck	0,10	0,137—0,216	0,15	0,10	0,10		
Eintragung von Eilgutsendungen unter 40 kg	0,10	0,131—0,318	0,15	0,10	0,10	1 780 980	—
Eintragung von „ über 40 „	0,10		0,15	0,15	0,15		
Ein- und Ausladen (manutention) für 1 000 kg	1,50	2,05 —6,96	2,00	1,50	1,50	580 458	—
Wiegen von 100 kg	0,10	—	0,15	0,10	0,10	10	—
Wiegeschein	—	—	—	0,10	0,10	—	—
Lagerung von 100 kg für die ersten 24 Stunden			0,10	0,05	0,10		
„ „ nächsten 24 „	0,05	—	0,20	0,10	0,15	—	—
„ je folgende 24 „			0,30	0,15	0,20		
mindestens	0,10	—	—	0,10	—	—	—
Gepäckaufbewahrung für die ersten 24 Stunden			0,10	0,05	0,10		
„ „ nächsten 24 „	0,05	—	0,20	0,10	0,15	—	—
„ je folgende 24 „			0,30	0,15	0,20		
mindestens	0,10	—	—	0,10	—	—	—
Frachtgut:							
Eintragung von Sendungen über 40 kg	0,10	0,198—0,535	0,15	0,15	0,15	1 516 020	1 409 033
Eintragung von Sendungen unter 40 „				0,10	0,10		
Ein- und Ausladen für 1 000 kg von Stückgut	1,50	1,097—1,884	1,80	1,50	1,50	12 944 427	—
„ Wagenladungen (4 000 kg)	1,00		1,30	1,00	1,00	40 044	—
Uebergabe für 1 000 kg	0,40	0,48 —1,05	0,60	0,40	0,40	—	—
Wiegen für jede 100 kg	0,10	—	0,15	0,10	0,10	—	—
Wiegen „ 1 Roll- oder Eisenbahnwagen (1 000 kg)	0,30	—	0,40	0,30	0,30	—	—
Wiegen mindestens für den Rollwagen	0,75	—	1,50	0,75	0,75	—	—
„ „ „ Eisenbahnwagen	1,50	—	1,50	1,50	1,50	—	—
Wiegeschein	—	—	—	0,10	0,10	—	—
Lagerung von 100 kg für die ersten 24 Stunden	0,05		0,05	0,05	0,05		
„ „ nächsten 24 „	0,05	—	0,05	0,10	0,05	—	—
„ „ dritten 24 „	0,05		0,05	0,15	0,05		
„ je folgende 24 „	0,10		0,10	0,15	0,10		
Wagen-Standgeld für die ersten 24 Stunden				10,00	10,00		
„ „ nächsten 24 „	10,00	—	15,00	10,00	10,00	—	—
„ „ dritten 24 „				12,50	12,50		
„ je folgende 24 „				15,00	15,00		
zusammen	—	—	—	—	—	16 861 939	1 409 033

Entscheidung des Reichsgerichts.

Verpflichtung der Direktion einer Eisenbahngesellschaft gegenüber einem Eisenbahnbeamten, der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen zu erklären, der Beamte sei ohne eigenes Verschulden entlassen. Der primäre Klageantrag lautet: „die Beklagte zu verurtheilen, dem Vorstande der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen in Berlin gegenüber zu erklären, dass der Kläger ohne eigenes Verschulden aus seinem Dienste bei der Beklagten entlassen ist“. Es ist demnach eine Leistungsklage angestellt und ist daher die Klage als solche prozessualisch zulässig, einerlei ob nach dem zu Grunde liegenden Rechtsverhältniss eine Feststellungsklage gemäss § 231 der Civilprozessordnung zulässig wäre oder nicht. — Der primäre Klageantrag ist aber auch an sich nach dem zwischen den Parteien begründet gewesenen besonderen Vertragsverhältniss für gerechtfertigt zu erachten. Denn Kläger war als Beamter der Beklagten vertragsmässig verpflichtet gewesen, der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen beizutreten. Beklagte war daher auch dem Kläger gegenüber verpflichtet, der Pensionskasse diejenigen Erklärungen, welche zur Erlangung einer Pension für Kläger erforderlich waren, der Wahrheit gemäss abzugeben. Wenn aber in Zuwiderhandlung gegen diese Vertragspflicht Beklagte der Pensionskasse gegenüber erklärt hat, dass Kläger infolge seines eigenen Verschuldens aus dem Dienste entlassen worden sei, und infolge dessen bewirkt hat, dass Kläger nach § 11 Ziffer 3 des Statuts der Pensionskasse eine Pension nicht erhalten hat, so ist Beklagte dem Kläger verpflichtet, die klagend begehrte Erklärung abzugeben. — Hieraus ergibt sich zugleich, dass Beklagte die Beweislast für die Behauptung, dass Kläger wegen eigenen Verschuldens entlassen worden sei, trifft (Bolze, Praxis der Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 17 Nr. 754), denn nur alsdann ist Beklagte von ihrer an sich dem Kläger gegenüber obliegenden Verbindlichkeit frei. Es ist aber bei der rechtlichen Würdigung der festgestellten Thatsachen, wonach Kläger nicht die Entlassung durch sein Verhalten verschuldet habe, kein Rechtsirrthum zu erkennen. Demgemäss ist die Revision als unbegründet kostenfällig zurückzuweisen.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. März 1896 in Sachen der Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn w. den Betriebsverwalter a. D. St.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Druckfehler-Berichtigung.) In dem mit 1. Juni 1896 in Kraft getretenen Nachtrage V zum Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Gütertarife Theil II, Heft 1, auf Seite 8 in der Relation Brünn-Hamburg B bezw. Wilhelmsburg wird der zufolge eines Druckfehlers mit 432 ₰ bezifferte Frachtsatz der Wagenladungsklasse C 2 mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. auf 532 ₰ berichtigt.

Wien, am 8. Juni 1896. (1163)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Betkenhammer. Am 10. Juni 1896 wird der auf der Bahnstrecke Schneidemühl-Neustettin zwischen Plietnitz und Jastrow neu eingerichtete Personen-Haltepunkt Betkenhammer für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass Fahr- und Rückfahrkarten nur für den Verkehr zwischen Betkenhammer einerseits und den übrigen Stationen der Strecke Schneidemühl - Neustettin andererseits verausgabt werden.

Gepäckstücke werden von Betkenhammer unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Betkenhammer erfolgt:

in der Richtung nach Neustettin
Zug 901 um 8 Uhr 33 Min. Vorm.
„ 903 „ 12 „ 25 „ Nachm.
„ 905 „ 4 „ 19 „ „

in der Richtung nach Schneidemühl
Zug 914 um 5 Uhr 53 Min. Morgens
„ 906 „ 12 „ 45 „ Nachm.
„ 908 „ 7 „ 37 „ Abds.

Sämmtliche Züge halten nur bei Bedarf. Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Juni 1896. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Deutsch-Nettkow. Mit dem 15. Juni d. J. wird die an der Strecke Reppen-Glogau zwischen Rädnitz und Rothenburg a/O. gelegene Haltestelle Deutsch-Nettkow auch für den gesammten Viehverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen für Deutsch-Nettkow zu Grunde gelegt.

Stettin, im Juni 1896. (1165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Gruiten-Ohligs gelegene, für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Haan auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet.

Elberfeld, den 9. Juni 1896. (1166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Bahnstrecke Triptis-Lobenstein gelegene Personen- und Güter-Haltestelle Friesau-Ebersdorf wird am 15. Juni d. J. auch für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet.

Erfurt, den 9. Juni 1896. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb von Station Stromberger Neuhütte (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) nach der Station Unterwellenborn (Direktionsbezirk Erfurt) tritt am 10. Juni d. J. ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 0,76 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 8. Juni 1896. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Im Anschlusse an die Bekanntmachungen vom 12. und 21. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass die Frachtsätze für die Güterstation „Gera (Reuss), Sächs. Staatsbahn“ Ende Juni 1896 im obenbezeichneten Verkehre ausser Kraft treten. Dagegen führt die Station Gera-Pforten vom 1. Juli 1896 an die Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächs. Staatsbahn.“

Dresden, den 6. Juni 1896. (1169)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Mit Gültigkeit vom 2. Juni d. J. bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember d. J. sind für Kohlen- und Kokssendungen, welche für Regiezwecke der Salzkammergut-Lokalbahngesellschaft bestimmt sind, bei Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zu berechnen:

Von	Nach	
Zabrze	Salzburg	94,6
„	Ischl	92,0
Ludwigsglück	Salzburg	94,6
„	Ischl	92,0

Kreuzer für 100 kg.

Kattowitz, den 8. Juni 1896. (1170)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Unter Hinweis auf die Bekanntmachung vom 12. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass am 1. Juli d. J. die Station Gera-Pforten die Benennung Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn erhält und von diesem Tage an die für Gera-Pforten bestehenden Frachtsätze für „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenb.“ gelten.

Dresden, am 6. Juni 1896. (1171)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. kommen die Nachträge VIII zu Heft Nr. 1 bis 4 des Verbands-Gütertarifs und der Nachtrag IV zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung. Sie enthalten im wesentlichen eine Bestimmung über die Schliessung der bisherigen Station „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.“ und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.“ Für letztere Station kommen im Güterverkehre für die Folge die niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze zur Anwendung, wie solche für die bisherige Station Gera (Reuss), Sächs. Staatsb. bestanden haben.

Soweit die Entfernungen und Sätze für Gera-Pforten bisher niedriger waren, verbleibt es hierbei.

Im Tarife für Leichen usw. sind die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Gera auf die neue Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsb., die seither die Bezeichnung Gera-Pforten führte und dem direkten Verkehre noch nicht angehörte, eingeführt worden.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 6. Juni 1896. (1172)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Die seitherige Abfertigungsstelle „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn“ wird mit Ablauf des 30. Juni 1896 für den Güterverkehr geschlossen. Im Zusammenhange hiermit erhält die seitherige Abfertigungsstelle Gera - Pforten am 1. Juli 1896 die neue Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn“.

Für diese Station gelten von dem genannten Zeitpunkte an

a) bezüglich des Verkehres mit Genf tr., Verrières tr. und Delle tr. die in den Nachträgen I—IV zum Tarife für den Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Januar 1887 enthaltenen Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn in vollem Umfange, so dass die bisherigen höheren Sätze für Gera-Pforten in Wegfall kommen, und

b) betreffs des Verkehres mit den übrigen Verbandsstationen der Schweizerischen Bahnen die im Tarife für den Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1895 verzeichneten Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera - Pforten, mit der alleinigen Ausnahme, dass hinsichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Sprit) die billigeren Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn, auch für die neue Sächsische Station Gera (Reuss) Anwendung finden.

Dresden, den 9. Juni 1896. (1173)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Mit 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VII zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Januar 1893 in Kraft.

Frachterhöhungen gelten ab 1. August 1896.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Klassenguttarife und der Ausnahmetarife.

Exemplare des Nachtrages sind ab 16. Juni d. J. bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 kr. oder 25 ₰ per Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juni 1896. (1174)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages IV zu Tariftheil II. Der nach Kundmachung in Nummer 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen vom 23. Mai 1896 mit 1. Juli 1896 in Kraft tretende Nachtrag IV zu dem ab 1. Januar 1894 gültigen Tariftheil II enthält weiter noch einen neuen Ausnahmetarif für Messingtransporte in der Relation Brixlegg-Prag.

Wien, am 10. Juni 1896. (1175)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Juni d. J. finden im Verkehr der Stationen der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn mit den Stationen der Staatsbahngruppe II u. v. v. für Güter aller Art, die in Ostrowo umkartirt werden, auf der Ostrowo-Skalmierzycer Bahn ermässigte Frachtsätze Anwendung.

Für Düngemittel des Nothstandstarifs von und nach allen Stationen Frachtnachlass von 20 %.

Auskunft ertheilt Station Skalmierzyce.

Breslau, den 6. Juni 1896. (1176)
Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellsch. m. b. H. Lenz & Co.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Personentarif für den Binnenverkehr tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend neben Entfernungen usw. für Osnabrück-Hasethor ermässigte Fahrpreise für Einzelkarten im Verkehr zwischen Oldenburg und Etzhorn.

Die in dem Nachtrag enthaltenen Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Oldenburg, den 8. Juni 1896. (1177)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Preise der im internationalen Rundreiseverkehre mit Italien zur Ausgabe kommenden Theilfahrkarten für Touren südlich der Alpen werden vom 1. August d. J. ab um die Italienische Stempelgebühr von je 5 Cts. erhöht werden. Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass vom genannten Tage ab Fahrkarten für zwei neue Rundreisetouren in Italien zur Auflage gebracht werden, und zwar:

a) Reihe H. 2. Luino-Laveno-Mailand-(oder Luino oder Locarno - Arona-Mailand über den Lago Maggiore) Verona-Venedig-Verona-Ala. I. Kl. 41,00 ℳ. II. Kl. 28,80 ℳ.

b) Reihe H. H. 2. Chiasso - Mailand-Verona-Venedig-Verona-Ala. I. Kl. 37,10 ℳ. II. Kl 26,20 ℳ.

Die eintretenden Aenderungen sind in dem von obengenanntem Tage ab gültigen Nachtrag III zum Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr mit Italien enthalten.

Strassburg, den 3. Juni 1896. (1178)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Lieferfristen.

Mit Rücksicht auf den anlässlich der Feier zur Enthüllung des Kyffhäuser-Denkmals am 18. d. Mts. zu gewärtigenden starken Personenverkehr wird hierdurch mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde für die in der Zeit vom 17. bis 19. Juni d. J. auf den Stationen Frankenhausen und Esperstedt (Kyffhäuser) zur Aufgabe kommenden und für die dorthin bestimmten Frachtgüter, deren regelmässige Lieferzeit in den genannten Tagen abläuft, eine Zuschlags - Lieferfrist von 3 Tagen festgesetzt.

Erfurt, den 10. Juni 1896. (1179)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Dampfschiebebühne von 12 m Schienenlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung einer Dampfschiebebühne“

versehen zu dem auf

Dienstag, den 30. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

anzuberaumenden Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 27. Mai 1896. (1180)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Gesucht
wird ein technisch gebildeter Verwaltungs-Chef.

Meldungen mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen sind mit der Bezeichnung

„Persönliche Angelegenheit“

zu richten an (1181RM)
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstr. 89.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der diesjährigen ordentlichen Genossenschaftsversammlung sind an Stelle der ausgeschiedenen Herren Präsident a. D. Mirus und Verkehrsinspektor Bläser in Jena die Herren Eisenbahndirektor Krueger als Mitglied und Eisenbahndirektor Hoevener als stellvertretendes Mitglied, beide Mitglieder der Direktion der Ostpreussischen Südbahn zu Königsberg i/Pr., in den Genossenschaftsvorstand gewählt worden.

Lübeck, den 5. Juni 1896. (1182H&V)
Der Vorstand
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
von Alvensleben.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 55.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 411 —

Nr. 47. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Juni 1896.

Inhalt:

Die Snowdon-Zahnradbahn. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Gesetz, betr. die Erweiterung des Preuss. Staatseisenbahnnetzes usw.
Internat. Eisenb. - Fahrplankonferenz.
Aus dem Preuss. Herrenhause.
Aus dem Preuss. Abg.-Hause.
Aus dem Grossh. Hessen.
Verspätungen i. Jan. bis März 1896.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Güternebenstellen.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Halberstädter Kreisbahn.
Hoyaer Eisenbahn.
Kremmen-Neuruppin-Wittstock.
Freie Vereinigung zur Wahrung d. Eisenb.-Verkehrsinteressen der Oldenburg. Staatsbahnen.
Aus den Niederlanden: Niederländische Staatseisenb. Niederländische Centralbahn. Königl. Niederl. Lokaleisenb. Niederl.-Westf. Eisenbahnges.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 12. v. Mts.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
6. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Snowdon-Zahnradbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 45.)

Wenngleich die Ausführung der Bahn an eine Parlamentsakte nicht geknüpft war, hat man doch die sonst in England für den Bau von Eisenbahnen maassgebenden Handelsamtsbestimmungen auch hier beobachtet, um späteren Beanstandungen, die hinsichtlich der Anlage der Zaumpfade und öffentlichen Wege hätten erhoben werden können, von vorn herein die Spitze abzubrechen. Vor allen Dingen sind Wegekreuzungen in Schienenhöhe vermieden worden. Hierdurch wurden andererseits die Kosten für Erdarbeiten und Bauwerke erheblich vermehrt. Für die letzteren wurde soweit wie irgend möglich Mauerwerk gewählt, nur in vier Fällen ist Eisen verwendet worden, doch wurde dann darauf gesehen, dass der Oberbau unverändert über die Eisenkonstruktionen hinweggeführt werden konnte.

Der erste bei Kilometer 0 + 315 beginnende Viadukt des Glenwasserfalls, über den die Bahn mit einer Neigung von 1 : 8,5 hinweggeführt ist, hat rund 150 m Länge, 14 Bögen von 9,15 m Spannweite, von denen alle bis auf die Endbögen halbkreisförmig gewölbt sind. Die erste Oeffnung, die eine Wegeverlegung überspannt, besitzt ein schiefes Gewölbe von 51° 33′ Neigung zur Bahnachse, dessen Widerlager soweit gegeneinander verschoben sind, dass ihre Projektionen auf die Gewölbachse um 2,6 m auseinander liegen. Dieses schiefe Gewölbe ist in 5 Ringen aus Ziegeln gemauert, während die andern nur 4 Ringe haben; in den Stirnflächen hat man die Steine zackenartig vorstehen, die Verzahnung also sichtbar gelassen. Sonst besteht das Mauerwerk aus grünem Granit.

Bei Kilometer 0 + 650 ist ein Wildbach mit einem 58 m langen vierbogigen Viadukt überspannt, der im einzelnen ähnlich dem vorbeschriebenen ausgeführt ist. In Kilometer 1 + 60 befindet sich über einer tiefen Schlucht ein aus 6 Ziegelringen gewölbter Segmentbogen von 15 m Spannweite und 1,3 m Pfeil. Eine weitere gemauerte Brücke ist bei Kilometer 1 + 500 über eine Wegeverlegung mit einem schiefen Bogen, dessen normale Spannweite 4,5 m beträgt, gewölbt.

Von den eisernen Brücken befindet sich die erste, die mit 9,2 m Spannweite über einen Wasserlauf geführt ist, am Ausgangspunkt der Bahn, in einer Neigung von nur 1 : 50. Von den drei anderen eisernen Brücken gehen zwei über die Zaumpfade hinweg, auf der dritten ist ein Zaumpfad über die Bahn geführt. Die Widerlager dieser Brücken bestehen aus Konkret. Dass man zum Transport des Eisenwerks die Bahn selbst benutzt hat, ist ohne weiteres verständlich. Dies machte die Einrichtung von Holzbauten an ihrer Stelle nothwendig, über die das Geleis hinweggestreckt wurde. Das Holzwerk wurde dann durch das auf dem Geleis heraufgebrachte Eisen ausgewechselt. Der Ueberbau der Brücken ist dem auf Verschiebung nach abwärts gerichteten Druck der Zahnräder ausgesetzt; um einem Wandern der Konstruktion vorzubeugen, hat man sie gegen ein unteres U-Eisen gesetzt, das sich wiederum gegen Mauerwerk und Konkret legt.

Ausser den genannten Brücken besitzt die Bahn keine Kunstbauten von einiger Bedeutung. Etwa 6 Plattendurchlässe und eine Anzahl Thonrohre oder Sickerschlitze genügen,

für die weitere Abführung des Tagewassers von den steilen Hängen.

Anfänglich gedachte man den Bahnbetrieb mit elektrischer Kraft einzurichten, die durch Turbinen erzeugt werden sollte. Da man aber bei näherer Prüfung der Wasseradern Zweifel über deren Ergiebigkeit gewann, man andererseits auch durch die Anlage von Stauwerken den Wildbächen ihre Romantik genommen hätte und endlich die Zeit für die Beschaffung der elektrischen Betriebskraft zu kurz gewesen wäre, entschloss man sich, den Betrieb mit Dampflokomotiven zu führen, die man ohnehin für die bauliche Herstellung nöthig hatte. Damit ist indessen der Gedanke des elektrischen Betriebes nicht endgültig aufgegeben.

Die Lokomotiven wurden von der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenbau-Gesellschaft in Winterthur bezogen. Sie haben 166 indizirte Pferdekräfte, wiegen betriebsfähig 17,5 und leer 13,5 t. Sie entsprechen der programmmässigen Anforderung, wonach sie imstande sein mussten, zwei mit Personen besetzte Wagen, die ein Gesammtgewicht von 18,5 t darstellen, mit 6,7 km Stundengeschwindigkeit in einer Steigung von 1:5,5 bergan zu führen. Das geringe Spurmaass der Bahn von 0,8 m machte die Anordnung von Aussencylindern nothwendig. Bei den früheren Zahnradbahnen der Schweiz hat man die Cylinder vorn an der Lokomotive angeordnet, von wo die Kolbenstangen die Bewegung mittelst Pleuelstangen auf die Räder überleiteten. Man fand aber, dass Staub und Sand das regelrechte Arbeiten beeinträchtigten. Die Snowdonbahnlokomotiven haben aus dem Grunde die Cylinder vor der zweiten Achse in der Höhe der Fussplatte des Führerstandes. Die Kolben haben einen verhältnissmässig grossen Hub, der sich auf davor liegende Kreuzköpfe überträgt. Eine — nur kurze — Pleuelstange bewegt von hier aus das obere Ende eines aufrechten einarmigen Hebels, der um seinen unteren Endpunkt hin und her schwingt. Diese schwingende Bewegung wird mittelst einer Verbindungsstange, die näher beim Drehpunkt des Hebels an diesem befestigt ist, übertragen auf die Kuppelstange, welche die Kurbeln der beiden Treibradachsen bewegt. Durch die Hebelübertragung erfährt der Kolbenhub eine Uebersetzung auf den Betrag des geringeren Kurbelausschlages, die Zugkraft eine Vergrösserung und die Kolbengeschwindigkeit eine Vermehrung. Dadurch, dass der Drehpunkt des schwingenden Hebels möglichst tief gelegt ist, weicht der Bogen, den der obere Endpunkt beschreibt, wenig von der Graden ab; die kurze Pleuelstange zwischen Kreuzkopf und oberem Ende des Hebels macht daher nur geringe Ausschläge nach oben oder unten und die Gleitstange des Kreuzkopfes konnte infolge dessen verhältnissmässig schwach sein. Die Cylinder haben 300 mm Durchmesser bei 600 mm Hub. Die Schieberkästen befinden sich über den Cylindern; die Schieberbewegung wird von einem Hebelsystem, die Umsteuerung in der gewöhnlichen Weise durch Handrad und Schraubenspindel bewirkt.

Die Lokomotiven sind dreiachsig; auf der ersten und zweiten Achse sitzt je ein Zahnrad, das entsprechend der Zahnstange aus 2 Lamellen besteht, gezahnte Ringe darstellend, die mit fest auf die Achse geschmiedeten Scheiben durch Federn verbunden sind; letztere lassen eine geringe Drehung des Umfangs zu, damit eine Ausgleichung der kleinen etwa in der Zahnstangeneintheilung vorhandenen Unregelmässigkeiten erfolgen kann. Das Spiel der Federn beträgt 3 mm. Jedes Rad hat 15 Zähne; die Zähne der Lamellenringe sind ähnlich wie bei der Zahnstange gegen einander versetzt, doch umfasst die Zahntheilung der Ringe nicht eine gerade Anzahl, sondern $11^1/_4$ Zähne der Zahnstange; sie misst 1 350 mm. Die Zähne des einen Ringes eines Zahnrades bleiben danach gegen die des anderen um $^1/_4$ der Entfernung zwischen 2 Zähnen zurück. Während die vorderen Zähne im Begriff sind, eine Lücke der Zahnstange zu verlassen, kommen die hinteren in Eingriff. Dies trägt zur ruhigen und sanften Bewegung der Maschine bei. Die Verschiedenheit im Durchmesser des Zahnrad-Theilkreises und der Laufräder hat dazu geführt, letztere lose auf den Achsen anzuordnen.

Die dritte Achse der Lokomotive, die hinter der Feuerkiste liegt, ist nach Art des Bisselsystems beweglich; sie schwingt um einen hinter der Treibachse liegenden Zapfen in solcher Weise, dass die Laufachse stets normal zu den Krümmungen steht. Die Räder liegen innerhalb der Rahmenplatten.

Die Lokomotiven besitzen Wasserbehälter an jeder Seite über den Cylindern und beweglichen Theilen, gewähren also den letzteren erheblichen Schutz gegen herabfallende Gegenstände. Der Führerstand ist, wenn auch leicht gebaut, doch so geräumig gemacht worden, wie irgend möglich.

Der Kessel liegt gegen die Waagerechte unter 1:11 geneigt, so dass das Schwanken des Wasserspiegels über der Decke der Feuerbüchse selbst auf den stärksten vorkommenden Steigungen ohne nachtheiligen Einfluss ist. Um an den Wasserstandsgläsern gleichmässige Ablesungen zu erhalten, sind diese in der Schwerpunktsebene der im Kessel befindlichen Wassermasse angebracht, unmittelbar hinter dem Dampfdom. Die Kesselbleche bestehen aus mildem Stahl, die Feuerkiste aus Kupfer, die Siederohre aus Eisen, mit kupfernen Enden in der Rohrwand der Feuerkiste. Der Betriebsdruck ist 14 kg/qcm.

Die Abmessungen der Lokomotiven sind im folgenden übersichtlich zusammengestellt:

Spurweite der Bahn	800 mm
Cylinderdurchmesser	300 „
Kolbenhub	600 „
Durchmesser der Zahnräder im Theilkreis	573 „
Zahntheilung	120 „
Raddurchmesser der Kuppelachsen	653 „
Raddurchmesser der Lenkachse	520 „
Fester Radstand	1 350 „
Gesammtradstand	3 000 „
Zahl der Siederohre	156
Innendurchmesser der Rohre	32 mm
Aussendurchmesser	35 „
Heizfläche: Feuerkiste	3,9 qm
Heizfläche: Rohre	33,0 „
Heizfläche: gesammte	36,9 „
Rostfläche	0,95 „
Betriebsdampfdruck	14 kg/qcm
Druck bei der Wasserdruckprobe	20 „
Plattenstärke der cylindrischen Wand	11 mm
„ „ kupfernen Feuerkiste	14 „
Inhalt der Wasserkasten	1 700 l
Kühlwasser für die Bremse	300 „
Kohle in Feuerkiste und Vorrath	400 kg
Leergewicht der Maschine	13,5 t
Betriebsgewicht der Maschine	17,5 „
Grösster Achsdruck	6,0 „
Zugkraft	7,1 „

Den Bremseinrichtungen ist besondere Fürsorge gewidmet worden. Wenn die Geschwindigkeit über ein gewisses Maass hinausgeht, hält die Maschine selbstthätig an. Auf der Zahnradachse befindet sich ein mittelst Schwunggewichts wirkender Regler. Beim Ueberschreiten einer gewissen Geschwindigkeit treibt die Centrifugalkraft das Gewicht nach aussen, und es kommt beim Umlauf in den Bereich eines doppelarmigen Hebels, den es bei Seite schlägt. Der Gegenarm dieses Hebels ist für gewöhnlich der Stützpunkt für einen unter Federwirkung stehenden drehbaren Arm, der diesen Stützpunkt also beim Ueberschreiten der zulässigen Geschwindigkeit augenblicklich verliert, worauf er von der Feder nach unten gezogen wird und durch diese Bewegung den Dampfzutritt zum Bremscylinder öffnet. Ein zu plötzliches Anhalten des Zuges muss vermieden werden; 7,5 m sind ein geeignetes Maass für den Bremsweg; die Geschwindigkeit soll bei Beginn der Bremsung etwa 8 oder 9 km betragen. Um die Fahrt wieder antreten zu können, muss der Führer den Stand verlassen und die Hebel wieder zurückstellen. Im übrigen ist der Regler auf jede gewünschte Geschwindigkeit einstellbar.

Auf den Treibachsen befinden sich auf jeder Seite der Zahnringe Rillenscheiben, auf deren jeder zwei ebenso gerillte Bremsklötze schleifen. Im ganzen sind also acht Bremsklötze vorhanden,

die vom Führerstande aus, und zwar doppelt — vom Lokomotivführer und Heizer gleichzeitg — bedient werden können. Die vier auf der rechten Seite der Maschine befindlichen Bremsklötze können auch mit Dampf betrieben werden und werden von der selbstthätigen Bremsvorrichtung in Thätigkeit gesetzt. Schliesslich ist eine Luftbremse vorhanden, wie sie bei Berglokomotiven allgemein vorhanden ist. Sie wird vornehmlich bei der Thalfahrt benutzt. Es wird durch die Dampfaustrittsöffnungen Luft in den Cylinder gelassen, die darin verdichtet wird, sodass die Kolbenbewegung in einem von der Bestimmung des Führers abhängigen Grade verzögert wird; dieser bedient ein Ventil, durch das er die Luft in passenden Mengen abströmen lässt. Bei der Thalfahrt wird natürlich der Dampf abgesperrt, und wenn in den Dampfauslass Luft eingelassen wird, wird der Auslass zum Schornstein geschlossen, da sonst Flugasche von den Siederohren in die Ventile und Cylinder gelangen könnte. Um zu grosse Erhitzung der Ventilsitze, Packungen usw. zu verhüten, wird Wasser in die Cylinder eingespritzt, das in Dampf verwandelt mit der Luft entweicht. Auch die Handbremse würde bei der Thalfahrt benutzbar sein, aber es würde bei ihrer Anwendung eine zu grosse Erhitzung eintreten.

Beim Bau dieser Lokomotiven hat man auf möglichste Verminderung des todten Gewichts gesehen, ohne dabei die Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Der Brennmaterialverbrauch ist indessen wesentlich geringer, als bei den älteren Maschinengattungen.

Die Kosten der Snowdonbahn-Maschinen betragen in der Schweiz etwa 28 000 *M.* Verbundmaschinen, die sowohl mit Adhäsion als mit Zahneingriff arbeiten, kosten dagegen 43 200 *M.*

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2139 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinfachung des Verfahrens bei Bekanntmachung der in den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen der Vereinsbahnen eintretenden Veränderungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2284 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 4. und 5. d. Mts. in Wiesbaden abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Gesetz,

betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privatbahnen und von Kleinbahnen usw. vom 3. Juni 1896, welches unverändert nach dem Entwurfe (vergl. Nr. 29 S. 268 d. Ztg.) angenommen wurde, ist in Nr. 135 des „Reichs-Anzeigers“ veröffentlicht worden.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 8. d. Mts. wird bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetz vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Eisenbahn von Löwenhagen nach Gerdauen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr.,
2. der Eisenbahn von Schönsee nach Strasburg i/Westpr.
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,
3. der Eisenbahnen:
   a) von Berent nach Karthaus,
   b) von Konitz nach Lippusch,
   c) von Bütow nach Leba
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig,
4. der Eisenbahn von Jellowa nach Kreuzburg i/Oberschl.
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz,
5. der Eisenbahn von Koberwitz nach Heidersdorf
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,
6. der Eisenbahn von Britz nach Fürstenberg in Mecklenburg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin,
7. der Eisenbahn von Frankenhausen am Kyffhäuser nach Sondershausen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,
8. der Eisenbahnen:
   a) von Soltau nach Buchholz,
   b) von Sulingen nach Bassum,
   c) von Paderborn nach Brackwede
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover,
9. der Eisenbahnen:
   a) von Corbach nach Frankenberg in Hessen-Nassau,
   b) von Weidenhausen nach Herborn
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Cassel,
10. der Eisenbahn von Friedrichsdorf nach Friedberg in Hessen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.,
11. der Eisenbahn von Wipperfürth nach Marienheide
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,
12. der Eisenbahn von Simmern einerseits nach Kirchberg im Hunsrück, andererseits nach Kastellaun
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken,
13. der Eisenbahn von Kreuzau nach Heimbach
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln

übertragen wird.

Internationale Eisenbahn-Fahrplankonferenz.

Für die Gruppenberathung der am 10. d. Mts. in Genf zusammengetretenen Konferenz zur Feststellung des Winterfahrplans für 1896/97, welche von Vertretern von 104 Verkehrsanstalten besucht war, waren 60 Anträge eingebracht worden. Wir theilen aus denselben das Folgende mit: Festzusetzen bleibt eine schnellere Verbindung zwischen Breslau einerseits und den Hauptorten der Provinzen Ost- und Westpreussen andererseits. Es handelt sich dabei im wesentlichen um die Herstellung besserer Verbindungen mit den Breslau-Posener Schnellzügen. — Angestrebt wird, dass der Nachmittags-Schnellzug Berlin-Breslau-Oderberg-Wien, welcher aus Berlin 4 Uhr 27 Min. abfährt, Anschluss von den zwischen 4 und 5 Uhr aus Stettin, Hamburg und Bremen in Berlin eintreffenden Schnellzügen erhält. — Wesentlich beschleunigt werden sollen der Nachtzug Berlin-Aachen Nr. 36 (über Magdeburg) und dessen Anschlusszüge, damit eine bessere Verbindung von Paderborn-Hagen nach Köln und Süddeutschland geschaffen wird, auch die Kaufleute und Industriellen des Wupperthals frühzeitiger in den Besitz der Berliner und Hamburger Nachtpost gelangen. — Die Schnellzüge der Strecke Berlin-Reichenberg-Prag will man auch für die Zeit des Winterfahrplans beibehalten, ferner soll eine bessere Verbindung zwischen Berlin und Glogau geschaffen und eine durchgehende Verbindung von Graudenz über Konitz nach Stettin hergestellt werden. — Als dringend nothwendig wird die Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen München und Hamburg über Bebra-Gemünden erachtet, zu welchem Zwecke aber die Einlegung neuer Züge auf der Strecke Elm-Gemünden nicht zu umgehen sein wird. — Nicht weniger als 6 Einzelanträge bezwecken die Verbesserung der Verbindungen einerseits von Oesterreich und Bayern (über Frankfurt a/M.) und andererseits von der Schweiz und Italien (über Basel-Köln) nach den Niederlanden durch Einlegung neuer und Verlegung bestehender Schnellzüge. — Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Berlin und München, bezw. Stuttgart und Heidelberg, sollen ab 1. Oktober d. J. die derzeit über Weissenfels-Gera-Probstzella verkehrenden Schnellzüge über Grossheringen-Jena-Rudolstadt geleitet werden. Man will dadurch eine weitere Fahrzeitabkürzung zwischen Berlin und München herbeiführen. — Die Durchgangszüge Nr. 51 und 52 der Strecke Frankfurt am Main-Bebra-Nordhausen-Berlin sollen künftig nicht mehr über Sangerhausen-Güsten, sondern über Sangerhausen-Halle geleitet werden.

Die Sommer-Fahrplankonferenz für 1897 soll am 9. Dezember d. J. in Wien abgehalten werden.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Die nächste Sitzung des Herrenhauses ist auf den 18. d. Mts. anberaumt worden. Auf der Tagesordnung stehen u. a.: 1. Mündlicher Bericht der Kommission für Eisenbahnangelegenheiten über die Petition des Bürgermeisters Steinberg und von Genossen in Kulm um Fortführung der Bahnstrecke Kornatowo-Kulm nach Unislaw; 2. mündlicher Bericht der Kommission für Eisenbahnangelegenheiten über die Nachweisung einer Staatsbeihilfe, welche nach neuer Feststellung aus dem durch das Gesetz vom 8. April 1895, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Kleinbahnen, unter Ziffer III bereit gestellten Fonds von 5 000 000 Mark zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis zum

Schluss des Etatsjahres 1895/96 bewilligt ist; 3. verschiedene Anträge, darunter derjenige des Grafen Udo zu Stollberg-Wernigerode und von Genossen um Verbot der Einfuhr Russischer Schweine nach Oberschlesien zur Verhinderung der Einschleppung von Viehseuchen, sowie um Ermässigung der Eisenbahnfrachtsätze für die Einfuhr von Schweinen aus den Preussischen Ostprovinzen nach dem Oberschlesischen Industriebezirk.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung vom 12. d. Mts. stand der von Mitgliedern aller Parteien unterstützte Antrag des Abg. Broemel: die Regierung zu ersuchen, für die Uebelstände, welche auf der Berliner Stadt- und Ringbahn infolge häufiger Ueberfüllung der Wagenabtheile seit Jahren bestehen und neuerdings durch den Verkehr nach und von der Gewerbeausstellung noch gesteigert worden sind, mit aller Beschleunigung Abhilfe zu schaffen, zur Berathung, welcher nach längerer Debatte auch angenommen wurde.

Aus dem Grossherzogthum Hessen.

Die Zweite Kammer genehmigte in der Sitzung vom 8. d. Mts. mit allen gegen 2 Stimmen den Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Friedberg über Friedrichsdorf nach Homburg.

Auf eine Anfrage des Abg. Grafen Oriola wegen einer Bahnlinie Frankfurt a/M.-Stockheim erklärte der Finanzminister Weber, dass sich diese Frage im Sinne der Hessischen Regierung mit der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn erledigen werde, falls der darüber mit Preussen abgeschlossene Staatsvertrag in Kraft trete.

In Beantwortung der Interpellation Osann erklärte der Finanzminister Weber in der Sitzung vom 13. d. Mts., nach erfolgter Verständigung mit der Preussischen Regierung sei der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn davon benachrichtigt worden, dass am 31. Dezember d. J. die heimfälligen Linien an den Staat übergehen, wobei seitens der Regierung in Vorschlag gebracht wurde, alle Linien freihändig zu übernehmen unter Angebot eines durchaus angemessenen Kaufpreises. Als der letztere vom Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn als zu niedrig bezeichnet wurde, habe hierauf die Regierung eine Erhöhung von 30,50 ℳ für die Aktie zugestanden. Auch dieses erneute Angebot sei von der jüngsten Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn verworfen worden. Falls nun bis zum 31. Dezember 1896 keine Einigung mit der Hessischen Ludwigsbahn erzielt werden könne, so werde die Regierung im Einverständniss mit der Preussischen die heimfälligen Linien an diesem Termine unter Feststellung eines angemessenen Kaufpreises in staatliche Verwaltung nehmen. Von diesem Beschluss sei dem Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn bestimmte Mittheilung gemacht worden. Die Frage sei so weit gediehen, dass sie die Stände thunlichst noch in dieser Session beschäftigen werde. Der Abg. Wolfskehl erklärte sich mit dieser Erklärung der Regierung durchaus einverstanden und äusserte die Hoffnung, dass im eigenen Interesse der Gesellschaft eine Verständigung erfolge.

Verspätungen in dem Vierteljahr Januar bis März 1896.

Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahr Januar bis März 1896 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende März 1896, von 38964 km (davon zweigeleisig 14275 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 67238 Schnellzüge, 691334 Personenzüge und 294672 gemischte Züge.

Geleistet wurden im ganzen 47409474 Zugkm bezw. im Tagesdurchschnitt 520983 Zugkm und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1217 Zugkm.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 4079 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres — 9439 Züge) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 1908 (— 2727) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 2171 (— 6712). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 46 (— 148). Infolge der Verspätungen wurden 2684 (6807) Anschlüsse versäumt.

Die beträchtliche Abnahme gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres ist hauptsächlich auf die günstigeren Witterungsverhältnisse im laufenden Jahre zurückzuführen.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die Königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und die Königliche Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Essen und Elberfeld, sowie die Breslau-Warschauer Eisenbahn an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die in Nr. 32 S. 294 d. Ztg. näher beschriebene Strecke Oldenburg-Brake ist am 1. d. Mts. auch für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Stationen Etzhorn, Grossenmeer, Loy, Ohmstede, Ovelgönne und Strückhausen haben volle Abfertigungsbefugnisse erhalten. Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, werden jedoch nur in Grossenmeer abgefertigt. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen. In Ipwege und Oldenbrok werden Güter, sowie Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere bis auf weiteres nicht abgefertigt.

Prignitzer Eisenbahn. Am 4. d. Mts. ist die Ostprignitzer Kreisbahn Pritzwalk-Putlitz, welche in Pritzwalk an die Geleise der Prignitzer Bahn und der Preussischen Staatseisenbahnen, Direktionsbezirk Altona, anschliesst, dem Betriebe übergeben worden. An der genannten Strecke liegen der Bahnhof Putlitz für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet, die Haltestellen Kuhbier, Gr. Langerwisch, Jakobsdorf und Laaske mit gleichen Abfertigungsbefugnissen, ausgeschlossen Fahrzeuge. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt.

Die vom Kreise Ostprignitz erbaute Bahn, deren Betrieb die Prignitzer Eisenbahn leitet, ist normalspurig und 17,05 m lang.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Die an der Strecke Berlin-Hamburg zwischen den Stationen Hagenow und Ludwigslust gelegene Haltestelle Jasnitz, welche zur Zeit nur dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Wagenladungsverkehr dient, wird am 1. Juli d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Bromberg. Der auf der Bahnstrecke Schneidemühl-Neustettin zwischen Plietnitz und Jastrow neu eingerichtete Personen-Haltepunkt Betkenhammer ist am 10. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (Siehe die Bekanntmachung in Nr. 46 S. 409 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Gruiten-Ohligs gelegene, für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Haan auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Triptis-Lobenstein gelegene Personen- und Güter-Haltestelle Friesau-Ebersdorf ist am 15. d. Mts. auch für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 10. d. Mts. ist an der Bahnstrecke Homburg v. d. H. (neu)-Usingen der Haltepunkt Hausen für den Personenverkehr neu eröffnet worden.

Direktionsbezirk Halle a/S. Der in Kilometerstation 15,5 der Nebenbahnstrecke Jüterbog-Treuenbrietzen zwischen Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen gelegene Haltepunkt Frohnsdorf wird am 28. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 45 S. 398 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Hannover. Der 2,6 km von Möllbergen und 2,6 km von Eisbergen an der Strecke Löhne (Westfalen)-Hameln neu hergestellte Personen-Haltepunkt Veltheim ist am 15. d. Mts. eröffnet worden. (Siehe die Bekanntmachung in Nr. 45 S. 398 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Magdeburg. Auf der Station Baalberge können fortab auch Sprengstoffe für den allgemeinen Verkehr angenommen und ausgeliefert werden.

Direktionsbezirk Stettin. Am 15. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Reppen-Glogau zwischen Rädnitz und Rothenburg a/O. gelegene Haltestelle Deutsch-Nettkow auch für den gesammten Viehverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Der Name der an der Strecke Gerolstein-St. Vith gelegenen Haltestelle Willwerath wird fortan mit zwei „l" und nicht mehr, wie bisher geschehen, mit einem „l" geschrieben. Ferner ist die Schreibweise der an der Fischbachbahn gele-

genen Station „Quirscheid" in „Quirschied" umgeändert worden.

Güternebenstellen.

Am 15. d. Mts. ist in Flinsberg i. Schl. eine Güternebenstelle eingerichtet worden. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, die mit der Eisenbahn über Friedeberg a. Q. (Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) ein- oder ausgehen. (Siehe die Bekanntmachung in Nr. 45 S. 398 d. Ztg.)

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Für das Jahr 1895/96 wird die Vertheilung einer Dividende von 4,75 % (gegen 4,4 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Halberstädter Kreisbahn.

Unter obiger Firma ist der „Magdeb. Ztg." zufolge eine Gesellschaft mit etwa 1,5 Millionen Aktienkapital gegründet worden, die den Bau und Betrieb der Linie Heudeber-Mattierzoll bezweckt.

Hoyaer Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft findet am 6. Juli d. J. in Hoya statt. Auf der Tagesordnung stehen: 1. die Erledigung der im § 24 Ziffer 1 bis 4 der Statuten vorgeschriebenen Geschäfte; 2. Aenderung des § 16 Abs. 4 bis Schluss bezw. des Nachtrags II zum revidirten Statut vom 8. August 1885, betreffend Vertheilung der Dividenden nach erfolgter Tilgung der Brücken- und Umbaukosten.

An diese Generalversammlung sich anschliessend findet je eine Generalversammlung der Inhaber der Prioritäts-Stammaktien und der Inhaber der Stammaktien statt, betreffend die Zustimmung zu dem zu 2. der ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlusse gemäss § 215 Abs. 6 des Aktiengesetzes.

Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstock.

Das Eisenbahnunternehmen darf seiner Verwirklichung entgegensehen. Grund und Boden ist zum grössten Theil frei zur Verfügung gestellt. Das 3 900 000 ℳ betragende Baukapital wird gedeckt durch Aufnahme einer Hypothek im Betrage von 1 100 000 ℳ, durch Ausgabe von Aktien Lit. A im Betrage von 1 300 000 ℳ mit einem Vorzugsrecht bis zu 4 % Dividende (Hypothek und Vorzugsaktien werden von der Firma Lenz & Co. in Stettin übernommen) und durch Ausgabe von Aktien Lit. B (auf den Inhaber lautend von je 1 000 ℳ) im Betrage von zusammen 1 500 000 ℳ. Von diesen Aktien sind durch den Kreis Ruppin 500 000 ℳ, durch die Stadt Neu-Ruppin 300 000 ℳ, durch den Kreis Ost-Prignitz 200 000 ℳ, durch die Stadt Wittstock 100 000 ℳ übernommen, zusammen 1 100 000 ℳ, so dass noch 400 000 ℳ aufzubringen sind.

Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Am 16. Mai d. J. fand in Nordenham die 39. Zusammenkunft statt, welche zahlreicher als irgend eine ihrer Vorgängerinnen besucht war.

Nach Begrüssung der Versammlung durch den Eisenbahn-Direktionspräsidenten von Mühlenfels wandte sich dieser zunächst der neueröffneten Bahnlinie Oldenburg-Brake zu, indem er, anknüpfend an die im Oldenburgischen Landtage anfangs Mai d. J. wegen dieser Linie stattgefundenen Debatten, etwa folgendes ausführte:

Die heutige Befahrung dieser Strecke und die Begrüssung des vom Landtage genehmigten Fischereihafens hätten die Zusammenkunft eigentlich zu einem Festtage gestalten sollen, aber die bekannten Verhandlungen haben in den Freudenbecher einen bitteren Wermuthstropfen gemischt. In Oldenburg habe in gewissen Kreisen fast Erbitterung geherrscht, in der heutigen Versammlung verbreitete sich eine angenehme Temperatur, unter der man namentlich einen Gesichtspunkt hervortreten lassen müsse, welcher dort mehr als billig zurückgetreten sei. Wenn man beklage, dass bei dem Bau 600 000 ℳ ins Moor geworfen seien, so sei dies doch nur mit einer wesentlichen Einschränkung zutreffend. Für die Hälfte des Mehraufwands sei auch mehr geleistet, als im ersten Plane vorgesehen. Um 1,5 km sei die Bahn verlängert, um in Ovelgönne ein blühendes Gemeinwesen anzuschliessen, 85 000 ℳ statt der ursprünglich in Aussicht genommenen 30 000 ℳ seien für Pflasterung der Zufahrtsstrassen verausgabt, welche den Nutzen der Bahn erst erreichbar machten, 60 000 ℳ hätten zur Verbesserung des Rangirsystems auf dem Bahnhof Oldenburg einem Bedürfniss entsprochen, 17 000 ℳ habe der Grunderwerb in der Landgemeinde Oldenburg mehr gekostet, als man den opferwilligen Kommunen habe zumuthen dürfen, 14 000 ℳ seien mit Genehmigung des Landtags zur besseren Ausgestaltung der Hochbauten verwendet, 52 000 ℳ koste die Unterhaltung bis zum Ablauf dieses Jahres, die im Kostenanschlag nicht vorgesehen sei. Immerhin bleibe die Ueberschreitung des Anschlags für die Erdarbeiten um die verbleibenden 300 000 ℳ bedauerlich, aber dafür sei auch ein Werk geschaffen, das reiche Früchte tragen werde als eine nothwendige Verkürzung des Weges von den Hafenplätzen des linken Weserufers nach Oldenburg und seinem eigenen Hinterlande, vornehmlich aber nach Rheinland und Westfalen. Zwischen dem rechten Weserufer und der Ems sei eine Abkürzung des Zwischengliedes, vollends mit Rücksicht auf die neuen Verbindungen von Cuxhaven nach Stade, nothwendig gewesen. Als erste Frucht dieser Verkehrsverbesserung sei der neue Fischereihafen zu begrüssen, der einem Unternehmen dienen solle, welches, durch Bremisches Geld und Bremische Intelligenz ins Leben gerufen, bestimmt sei, einem mächtigen Volksnahrungsmittel ein weites Absatzgebiet zu öffnen.

Die Verkehrsergebnisse des verflossenen Jahres sind nach den hierauf folgenden Mittheilungen durchaus befriedigend. Die Einnahme hat 290 000 ℳ mehr betragen als im Vorjahre, nach den Veröffentlichungen beträgt das Mehr noch weitere 100 000 ℳ, da darin auch die für Dienstgutbeförderung berechnete Fracht enthalten ist. Von der Einrichtung, dieses als zahlpflichtig zu behandeln, ist man (mit Ausschluss des Baudienstguts), wie in Preussen seit der neuen Organisation, wieder zurückgekommen, zum Theil auch mit Rücksicht auf das Vertragsverhältniss wegen der Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn. Der Mehrbetrag der Betriebsausgaben ist allerdings noch höher, indem er sich auf 322 000 ℳ beläuft, sodass der Ueberschuss gegen das Vorjahr um 32 000 ℳ zurückbleibt, den Voranschlag aber um 500 000 ℳ übersteigt. Der Betriebskoeffizient ist um 0,5 % gestiegen. Zu den Mehrausgaben haben namentlich beigetragen 58 000 ℳ Gehalts- und 53 000 ℳ Remunerationserhöhungen, in welchen Positionen der Beharrungszustand noch nicht erreicht ist. 30 000 ℳ Zunahme an Kosten der allgemeinen Verwaltung sind durch erweiterte Verkehrsbeziehungen bedingt. Die Unterhaltung hat sich billiger gestellt, die Erneuerung theurer um 242 000 ℳ durch bedeutende Verstärkungen des Oberbaues infolge der Benutzung schwererer Maschinen. Die schweren Güterzugmaschinen, mit denen 150 gegen früher 80 Achsen befördert werden, haben sich sehr bewährt und eine verhältnissmässige Ersparniss gebracht, sodass die Zugbeförderungskosten trotz der Verkehrssteigerung fast die gleichen geblieben sind. Ein bedeutender Posten in der Ausgabe ist stets die Pacht für die Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn, welche abermals 45 000 ℳ mehr betragen hat. Der allerdings allen Anforderungen entsprechende Osnabrücker Bahnhof kostet uns 40 000 ℳ mehr.

Das laufende Jahr hat bis jetzt trotz der weniger günstigen letzten Monate eine Mehreinnahme von fast 100 000 ℳ gebracht; der Staatsvertrag wegen Durchführung der Südbahn durch Preussisches Gebiet ist nunmehr abgeschlossen. Der Punkt, an welchem die Einmündung in die vorhandene Bahn stattfinden soll, ist den Entschliessungen Oldenburgs anheimgestellt und hängt von der Betheiligung der Preussischen Gemeinden an den Kosten ab. Namentlich wird in jenem Gebiet der Anschluss an Vörden gewünscht, durch welchen der Bau vertheuert und die Strecke verlängert wird, so dass die Berücksichtigung dieses Wunsches nur statthaft ist, sofern die Mehrkosten durch Zuschüsse der Gemeinden oder des Kreises gedeckt werden, anderenfalls bewendet es bei der westlichen Lage des Bahnhofes Neuenkirchen und der Einführung 2 km nördlich von Hesepe, etwa mit einer Haltestelle in Rieste.

An der Verkehrssteigerung sind die verschiedenen Strecken und Verkehrsarten fast gleichmässig betheiligt; nur tritt die Linie Oldenburg-Wilhelmshaven und unter deren Einfluss Quakenbrück-Oldenburg besonders hervor.

Zu neuen Bahnen wird man unter dem lähmenden Einfluss des Landtagsbeschlusses so bald wohl nicht schreiten; auch davon abgesehen, ist es die Meinung, erst abzuwarten, wie sich die neuen Strecken bewähren.

Für die Inangriffnahme der Südbahn war der Abschluss des Staatsvertrages Vorbedingung, jetzt soll dieselbe mit aller Kraft in Angriff genommen werden; das Projekt Vechta ist endgültig festgestellt, das Projekt Lohne-Holdorf liegt jetzt aus.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Nach Mittheilung des Geschäftsberichts der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen für das Betriebsjahr 1895 hat die Gesellschaft am 1. Oktober 1895 den Betrieb der 3,95 km langen Strecke Elten-Welle der Preussischen Staatsbahn Elten-Cleve gegen Zahlung einer Pauschalsumme seitens der Preussischen Verwaltung, als Gegenleistung für die Uebernahme des Betriebes und der Unterhaltung dieser Strecke, übernommen. Das von der Gesellschaft verwaltete Eisenbahnnetz hat im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderungen erfahren; es umfasste 1 527 km Hauptbahnen, 31 km Nebenbahnen und 12 km Strassenbahnen. Hiervon sind Staatsbahnen 1 279 km, eigene Linien der Ge-

sellschaft 73 km und fremde Linien 218 km, von welch letzteren 132 km mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich betrieben wurden.

Die Gesammteinnahmen betrugen in 1895 20 807 430 fl. gegen 19 879 594 fl. in 1894, steigerten sich also um 927 836 fl. oder 4,66 %. Die Betriebsausgaben erforderten 11 857 540 (11 751 190) fl., vermehrten sich somit um 106 350 fl. oder 0,9 %. Von den Einnahmen entfallen auf die Staatsbahnen 18 619 894 (16 907 028) fl., die Linie Gronau - Grenze 30 769 (29 883) fl., die Leiden - Woerdener Eisenbahn 166 785 (149 814) fl., die Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven - Hasselt - Lüttich mit Zweigbahnen) 1 253 626 (1 256 631) fl., die Lokalbahn Sauwerd - Roodeschool 70 827 (69 024) fl., die Dampfstrassenbahnen Haag-Scheveningen und Ede - Wageningen 79 742 (73 314) fl. bezw. 25 218 (24 100) fl., ferner auf die Eisenbahnen in Mitbetrieb Almelo - Salzbergen 135 819 (129 663) fl., Nymegen - Cleve 21 366 (23 393) fl., Zevenaar-Winterswyk 11 889 (10 551) fl., endlich auf die Einnahmen verschiedener Art 391 494 (466 868) fl. Unter den Einnahmen der Staatsbahnen sind mitinbegriffen diejenigen der Linie Tilburg - Nymegen, welche im Vorjahre mit einer Summe von 739 325 fl. besonders aufgeführt wurden.

Von den Gesammteinnahmen entstammen 9 022 787 (8 817 338) fl. dem Personenverkehr, 237 562 (227 202) fl. dem Gepäckverkehr, 482 735 (468 050) fl. dem Viehverkehr, 9 073 944 (8 364 277) fl. dem Güterverkehr, 1 172 146 (1 115 067) fl. den Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und 818 255 (887 660) fl. den sonstigen Quellen.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen für die allgemeine Verwaltung 360 017 (340 130) fl., den Fahr- und Stationsdienst 4 721 088 (4 605 211) fl., den Bahndienst 1 877 647 (2 033 586) fl., die Maschinenverwaltung 4 815 607 (3 723 694) fl., die Magazinverwaltung 83 181 (79 223) fl., Antheil an den Kosten der Centralkontrole der Niederländischen Eisenbahnen 209 525 (210 516) fl., Wagenmiethe 602 505 (562 847) fl., Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 559 901 (596 672) fl., Pachtzins für die Staatsbahnen 3 400 000 (3 400 000) fl., Pachtzins usw. für die Privatbahnen 820 353 (1 034 507) fl., Zuschüsse zu den Reserve- und Erneuerungsfonds 435 000 (103 000) fl., Zuschüsse zu den Ruhegehalts- und Unterstützungsfonds 102 422 (103 033) fl., Abschreibungen 697 125 (690 760) fl., Zinsen 1 403 413 (1 160 973) fl. und sonstige Ausgaben 134 056 (76 557) fl. Aus den verschiedenen Fonds gelangten zur Verwendung: Oberbau-Erneuerungsfonds 464 565 (640 917) fl., Betriebsmittel-Erneuerungsfonds 24 327 (39 773) fl. und Reservefonds 130 552 (146 123) fl.

Von dem Reingewinn im Betrage von 385 589 fl. gelangte eine Dividende von 8,125 fl. für die Aktie oder 3,25 % zur Vertheilung. Die Kosten der Betriebseinrichtungen bezifferten sich auf 7 519 877 (7 095 333) fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials auf 32 978 164 (33 019 068) fl.

Befördert wurden 11 836 955 (11 602 614) Personen, 17 595 (16 684) t Gepäck, 5 605 550 (5 262 215) t Güter, 14 240 (12 553) Wagenladungen und 275 932 (192 874) Stück Vieh.

Der Fahrpark bestand aus 453 (447) Lokomotiven für Vollbahnen und 19 (19) für Strassenbahnen, 1 715 (1 690) Personen- und Gepäckwagen und 7 821 (7 521) Lastwagen.

Niederländische Centralbahn.

Das Betriebsjahr 1895 war für diese Gesellschaft ein in fast jeder Hinsicht günstiges. Die Betriebseinnahmen haben in keinem der früheren Jahre den jetzt erzielten Betrag von 1 087 737 fl. erreicht. Die Ausgaben steigerten sich zwar gegenüber dem Vorjahre; auf das Zugkilometer berechnet waren sie aber bedeutend geringer, nämlich 0,765 fl. gegen 0,845 fl. in 1894. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 78 860 fl. gegen 66 199 fl. in 1894. Von diesem Ueberschuss wurden verwendet 39 430 fl. zur Tilgung von ausgestellten Schuldscheinen und 3 943 fl. als Zuschuss zu dem Reservefonds, während 29 573 fl. an die Aktionäre zur Vertheilung gelangten.

Befördert wurden 765 950 (687 247) Personen, 1 521 (1 442) t Gepäck, 40 546 (32 953) t Stückgut, 196 083 (180 695) t Wagenladungsgüter, 10 257 (8 807) t Expressgut, 8 128 (6 477) t Eilgut, 3 178 (2 815) Wagenladungen und 83 360 (62 596) Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 568 311 (528 298) fl., aus dem Gepäckverkehr 12 847 (11 872) fl., aus dem Güterverkehr 411 749 (348 696) fl., aus dem Viehverkehr 85 975 (70 613) fl. und aus Nebenerträgen 139 326 (161 491) fl.

Von den Betriebsausgaben in Höhe von 628 717 fl. entfielen auf die allgemeine Verwaltung 56 229 (46 346) fl., den Bahndienst 130 831 (122 394) fl., die Fahr- und Maschinenverwaltung 355 148 (343 443) fl. und auf die sonstigen Ausgaben 86 509 (155 665) fl. Zur Verzinsung der Anleihen waren 382 450 fl. erforderlich. Weiter wurden noch verausgabt für Mitbenutzung von Bahnhöfen usw. 50 146 fl., Antheil an den Kosten der Centralkontrole 11 219 fl., Wagenmiethen 14 877 fl., Abschreibungen 68 180 fl., Zuschuss zu dem Oberbau-Erneuerungsfonds 60 000 fl., Zuschuss zu den Pensions- und Unterstützungskassen 8 767 fl.

Königlich Niederländische Lokaleisenbahnen.

Die Gesammtlänge dieser an die Holländische Eisenbahngesellschaft verpachteten Linien beträgt 112,37 km; davon wird die 58,83 km lange Strecke Hattem-Dieren als Lokalbahn und die 53,54 km lange Strecke Apeldooren-Almelo als Hauptbahn betrieben.

Im Jahre 1895 wurden aus dem Personenverkehr 216 331 fl. (1894: 203 310 fl.) und aus dem Güter- usw. Verkehr 176 377 (152 909) fl., überhaupt 392 708 (356 323) fl. vereinnahmt, zu denen noch ein Zinsbetrag von 4 635 fl. und an Extraordinarien ein Betrag von 95 fl. hinzutrat.

Die Ausgaben setzten sich wie folgt zusammen: Betriebskosten an die Holländische Eisenbahngesellschaft 157 570 fl., Zinsen 111 222 fl., Aufwendungen für Tilgung von Anleihen 6 000 fl., Steuern 874 fl., Verwaltungskosten 3 998 fl., Zins für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 9 490 fl. Die Betriebsrechnung schliesst mit einem Gewinnsaldo von 108 284 fl., welcher in Gemässheit des Pachtvertrages je zur Hälfte der Lokalbahngesellschaft und der Holländischen Eisenbahngesellschaft zufiel. Die Lokalbahngesellschaft verwendete ihren Antheil zur Tilgung ihrer Schuld an die Holländische Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.

Aus dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1895 geht hervor, dass, obwohl sich die Einnahme aus dem Personenverkehr auf den Deutschen Strecken verminderte, das Finanzergebniss wiederum befriedigend ist. Von den Roheinnahmen entfallen: a) auf die Strecke Zutphen-Winterswyk: Personenverkehr 66 380 (64 530) fl., Güter- und Viehverkehr 407 565 (406 733) fl., sonstige Einnahmen 5 525 (5 527) fl., überhaupt 479 470 (476 790) fl. = 11 008 (10 946) fl. für 1 km Bahnlänge; b) auf die Strecken Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt: Personenverkehr 177 699 (191 136) ℳ, Güter- und Viehverkehr 1 191 775 (1 186 278) ℳ, sonstige Einnahmen 20 579 (21 755) ℳ, überhaupt 1 390 053 (1 399 169) ℳ = 18 534 (18 659) ℳ für 1 km Bahnlänge.

Die Gesammtroheinnahme betrug 1 313 512 (1 316 472) fl. = 11 079 (11 104) fl. für 1 km Bahnlänge, während sich die Einnahme der Gesellschaft auf insgesammt 362 415 fl. bezifferte; davon entfielen auf Uebertrag aus dem Vorjahre 174 445 fl., Pachtzins 138 812 fl., Antheil an den Roheinnahmen 46 181 fl., Zinsen 2 840 fl., Abschreibung 136 fl. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Gewinnsaldo von 174 619 fl., sodass 5 % Dividende auf das 1 428 000 fl. betragende Aktienkapital ausgezahlt werden konnten und ausserdem eine ausserordentliche Dividende von 6,55 % an die Aktionäre zu vertheilen blieb; im ganzen wurde mithin eine Dividende von 11,55 % gewährt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung vom 12. Mai d. J., in der der Wirkliche Geheime Ober-Baurath Streckert den Vorsitz führte, sprach Herr Direktor Wilke von der Aktiengesellschaft für Fernsprechpatente über gleichzeitiges Telephoniren und Telegraphiren auf einem Draht. Das vom Vortragenden erörterte, vom Telegrapheningenieur Müller angegebene System soll nicht, wie die älteren, dem allgemeinen Fernsprechverkehr dienen, sondern ist für die Verwendung im Eisenbahnbetriebe bestimmt, um, den bestehenden Telegraphenleitungen als billige und einfache Zusatzeinrichtung hinzugefügt, die Ausnutzung der vorhandenen Telegraphenleitungen auch für das Telephoniren von Station zu Station und von der Strecke aus zu ermöglichen. Der Vortragende erläuterte das System an einer Ruhestromlinie des Telegraphenbetriebes, bei der die Schreibapparate durch Unterbrechen des Stromkreises bethätigt werden. Um auch während dieser Unterbrechungen durch die Leitung sprechen zu können, ist die Körperschiene mit dem Ruhestromkontakt durch einen Kondensator verbunden, der in üblicher Weise nach dem Prinzip der Leidener Flasche hergestellt ist. Dieser Kondensator lässt wohl die Wechselströme des Telephonbetriebes, nicht aber den Gleichstrom des Telephonbetriebes durch. Der Kondensator macht auch die störenden Geräusche unschädlich, die infolge der beim Oeffnen des Schreib-Stromkreises aus den Rabismagneten entstehenden Extraströme in der Sprechleitung entstehen würden. Statt der augenblicklichen Stromunterbrechung tritt eine allmähliche Abschwächung der Stromstärke ein, indem sich der Kondensator bei der Unterbrechung ladet und dadurch den Strom während eines kleinen Zeitraums noch aufrecht erhält. Der Vortragende erörterte die Einzelheiten des Systems an zeichnerischen Darstellungen und einer kleinen im Saale aufgestellten Versuchslinie genauer.

Herr Baurath Fischer-Dick eröffnet die Diskussion über den von ihm in der Aprilsitzung gehaltenen Vortrag über die elektrischen Strassenbahnen in Berlin.

In Ergänzung seines Vortrags legt er Zeichnungen des in Dresden zur Ausführung gebrachten Tiefzuleitungskanals zur Ansicht vor, der insbesondere die Beibehaltung eines kräftigen haltbaren Oberbaues gestattet, auch die Unterführung des Kanals an jeder Stelle sofort ermöglicht, dahingegen die Schwierigkeit der Anordnung von Weichen und Kreuzungen vermehrt. Zu den Kosten des Schlitzkanals für Tiefzuleitungen übergehend, bemerkt der Vortragende unter Nachweisung der Kosten im einzelnen, dass für das Kilometer Betriebslänge der doppelgeleisigen Anlage rund 300 000 ℳ aufzuwenden seien. Diese ungemein hohen Kosten, verbunden mit den sonst vorhandenen grossen Mängeln und Missständen, werden nach Ansicht des Vortragenden weitere Ausführungen dieser Art des elektrischen Betriebes für die Folge wohl unmöglich machen. Auf Befragen setzt der Vortragende die Umstände des gemischten Betriebes — theils Tiefzuleitung, theils Oberleitung — auseinander und bemerkt dabei, dass die bisher mit dem gemischten System gemachten Erfahrungen recht ungünstig seien. Auf weitere Anfrage, inwieweit etwa ein Verschlammen der Tiefkanäle befürchtet werden könne, führt er aus, dass diese Gefahr namentlich in Berlin nahe liege, wo bei Platzregen infolge Rückstauens in den Kanalisationsleitungen leicht Ueberschwemmungen eintreten würden. In Berlin, wo auf die Strassenreinigung grosse Sorge verwendet wird, ist für die Tiefkanäle die Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass der Strassenschmutz zum Theil in die Rillen des Tiefkanals gelangt. Herr Professor Goering gibt seiner Genugthuung darüber Ausdruck, dass die bisherigen Ausführungen von Hochzuleitungsanlagen das Bedenken, es möchten derartige Leitungen das Strassenbild verunstalten, wohl endgültig beseitigt hätten. Herr Eisenbahndirektor Bork weist hinsichtlich der Bedenken, die gegen das Abirren der Ströme im Untergrund geltend gemacht werden, darauf hin, dass die Firma Siemens & Halske sich mit Erfolg bemüht habe, die störenden Einflüsse der Ströme auf magnetische Messinstrumente zu beseitigen. Nach einem Vorschlage von Kapp würde es möglich sein, durch ein seitlich neben den Fahrschienen verlegtes Kabel die irrenden Ströme aus dem Arbeitsbereich der Instrumente fernzuhalten. Die ästhetische Frage der Hochleitungen sei, wie er zustimme, heute ohne Belang. Herr Fischer-Dick glaubt, dass die vagabundirenden Ströme mit nicht zu erheblichen Kosten unschädlich gemacht werden können, gleichviel, ob ihr Einfluss auf Messinstrumente oder Rohrleitungen in Frage stehe. Herr Direktor Kohlrausch habe seine Ansicht dahin ausgesprochen, dass man die Schienen dann unbedenklich zur Rückleitung des Stromes verwenden könne, wenn man sie in Asphalt bette; in dieser Weise lasse er — der Vortragende — bereits jetzt bei jedem Neubau die Schienen sichern. Herr Oberstlieutenant Buchholtz kommt noch auf die Gefahr von Kurzschlüssen zu sprechen, die beim Bruch von Leitungsdrähten, namentlich auch Telephondrähten, eintreten kann. Herr Fischer-Dick bemerkt hierzu, dass auch in dieser Beziehung grosse Fortschritte gemacht sind. Während sonst eine Spannung des elektrischen Stromes von 500 Volt angewendet werde, erfolge der Betrieb auf den neuen Linien in Berlin mit 300 Volt. Bei einer derartigen Spannung sei jede Lebensgefahr, ausser freilich bei Pferden, ausgeschlossen. Im übrigen habe man Sorge getragen, die Sicherheit gegen herabfallende Drähte durch geeignete Schutzvorrichtungen zu vermehren.

In üblicher Abstimmung wird als einheimisches ordentliches Mitglied Herr Dr. Büttner in den Verein aufgenommen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der im Bezirk der unterzeichneten Direktion an der Strecke Gerolstein - St. Vith gelegenen Haltestelle Willwerath wird fortan mit zwei „l" und nicht mehr, wie bisher geschehen, mit einem „l" geschrieben. Ferner ist die Schreibweise der im diesseitigen Bezirk an der Fischbachbahn gelegenen Station „Quirscheid" in „Quirschied" umgeändert worden. (1183)

St. Johann-Saarbr., den 10. Juni 1896.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Deutsch - Nettkow. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin wird am 15. d. Mts. die an der Strecke Reppen-Glogau zwischen Rädnitz und Rothenburg a/O. gelegene Haltestelle Deutsch-Nettkow auch für den gesammten Viehverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 12. Juni 1896. (1184)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. Juni d. J. erscheint zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. Februar 1891 der Nachtrag VIII. Derselbe kann von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich bezogen werden.

Mainz, den 11. Juni 1896. (1185)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Mitteldeutsch - Hessischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die Station Osberghausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze usw. geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Breslau, den 12. Juni 1896. (1186)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehrsbeschränkung nach dem Stettiner Bahnhofe in Berlin. Infolge fortschreitenden Umbaues des Stettiner Bahnhofs in Berlin werden, in Abänderung der Bekanntmachung vom 17. August 1895, vom 1. August 1896 ab Kartoffeln in Wagenladungen nach Berlin mit der Vorschrift „Stettiner Bahnhof" auch von Stationen der Linie Berlin-Stettin und deren Abzweigungen nicht mehr angenommen.

Berlin, den 17. Juni 1896. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Süd-Westschweiz. Die im Saarkohlentarife Nr. 14 vom 1. Dezember 1895 enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Thunersee- und Bödelibahn treten am 1. August d. J. ausser Wirksamkeit.

Von diesem Zeitpunkte ab werden Kohlensendungen nach den genannten Stationen auf die Umexpedition in Basel verwiesen. (1188)

St. Johann-Saarbr., den 12. Juni 1896.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr mit den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab der Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien unter Ziffer 1 hinter „Steinschrotten" durch folgenden Zusatz erweitert: „einschliesslich des Steingrobschlags in unregelmässigen Stücken zur Herstellung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen."

Berlin, den 12. Juni 1896. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird die Station Gunzenhausen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen im Verkehr mit den Stationen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof und Rummelsburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für Sendungen lebender Thiere aller Art in Wagenladungen in den direkten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Juni 1896. (1190J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die direkte Abfertigung von Sendungen zwischen den Belgischen Seehäfen und Terneuzen (überseeischer Verkehr) einerseits und Basel (Centralbahnhof und Badischer Bahnhof) loco und transit, sowie Delle transit andererseits gelangt am 1. August d. J. ein neuer Tarif (Heft 2a des Belgisch - Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs) an Stelle des Heftes 2 vom 1. September 1890 zur Einführung. Neben Frachtermässigungen enthält der neue Tarif auch einzelne Frachterhöhungen. Weitere Auskunft ertheilen unsere Verkehrsinspektion in Basel und unser Tarifbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 9. Juni 1896. (1191)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Nordwestdeutsch - Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Juli 1896 tritt unter vorstehender Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, der Entfernungen und Frachtsätze enthält für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Cassel nebst der Ilmebahn, Hannover nebst der Farge-Vegesacker und der Hoyaer Eisenbahn), der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Staatsbahnen andererseits. Eintretende Frachterhöhungen gelten erst 6 Wochen nach der Herausgabe des Tarifs.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unser I (2) genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover mit der Grossherzoglich Oberhessischen Staatseisenbahn vom 1. März 1892;
2. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit der Grossherzoglich Oberhessischen Staatseisenbahn vom 1. Mai 1890;
3. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld mit der Grossherzoglich Oberhessischen Staatseisenbahn vom 1. August 1891;
4. der Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband Heft Nr. 1 vom 1. Januar 1893; sämmtlich bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorliegenden Tarife enthalten sind.

Der Tarif ist durch Vermittelung der betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Cassel, den 12. Juni 1896. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer, Berlin - Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Magdeburg - Halle - Sächsischer und Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Gütertarif. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 12. und 21. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass am 1. Juli d. J. die Station Gera - Pforten die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn" erhält und vom gleichen Tage ab die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der seitherigen Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn ausser Kraft treten.

Dresden, am 6. Juni 1896. (1193)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 20. Juni d. J. wird die Station Moys bei Görlitz (Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) mit den für die Station Penzig bestehenden direkten Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 6. Juni 1896. (1194)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Die im Binnenverkehre für die Station Gera (Reuss) S. St. E. maassgebenden Entfernungen und Frachtsätze, sowie die für Ueberführungen zwischen dem Preussischen u. Sächsischen Bahnhofe in Gera gültigen Verbindungsbahnfrachten treten Ende Juni d. J. ausser Kraft, was unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 12. Mai d. J. veröffentlicht wird.

Dagegen gelten vom 1. Juli d. J. an die gegenwärtig für Gera - Pforten maassgebenden Frachtsätze für die in unserer Bekanntmachung vom 21. Mai d. J. erwähnte Verkehrsstelle Gera (Reuss) S. St. E.

Dresden, am 6. Juni 1896. (1195)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr Hafen Rosawitz bei Bodenbach. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. August 1896 gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige, vom 1. Juni 1893 gültige Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze. Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 10 ₰ = 10 Heller pro Stück bei der unterzeichneten K. K. Generaldirektion zu erhalten.

Wien, am 9. Juni 1896. (1196)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt für den Lokalverkehr auf Niederländischem Gebiete der Nachtrag 5 zum Tarif — Theil II — für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Amsterdam, am 8. Juni 1896. (1197)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juli d. J. erscheint für den Englisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen etc. Personenverkehr über Aschaffenburg, Heft F, ein neuer Tarif. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Mainz, den 9. Juni 1896. (1198)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Poprádthaler Lokalbahnen). Ausgabe des Nachtrages I zum Lokal - Personen- und Gepäcktarife der Poprádthaler Lokalbahnen. Am 25. Juli l. J. tritt zu dem vom 15. Juli 1895 gültigen Lokal - Personen- und Gepäcktarife der Poprádthaler Lokalbahnen der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Aenderung der Zoneneintheilung der Tátra-Lomniczer Lokalbahn.
II. Aenderung in den Stationstarifen.
III. Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria - Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 13. Juni 1896. (1199)
Die Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1896 fällige Zinsenkupon Nr. 32 unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z.

jener der Schuldverschreibungen lit. A. pr. 1500 ℳ D. R.-W. mit 30 ℳ D. R.-W. und
jener der Schuldverschreibungen lit. B. pr. 300 ℳ D. R.-W. mit 6 ℳ D. R.-W.

vom 1. Juli 1896 an
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und
in Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
eingelöst.

Teplitz, am 15. Juni 1896. (1200)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

5. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 4 Stück Centesimalwaagen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen" versehen, zu dem auf Freitag, den 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 12. Juni 1896. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Drehscheibe von 5,0 m Durchmesser soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 7. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juni 1896. (1202)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 48. Zeitung des Vereins 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Juni 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 20. Juni 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Zolleinnahmen der Monarchie. Voranschlag der Bosnischen Stsb. Lokalbahnbau in Niederösterr. Erfüllung der Zollvorschriften durch die Bahn. Betriebseröffnungen. Eröffnung usw. von Stationen. Generalversammlungen. Elektr. Strassenb. in Budapest. Börsenbericht.
Aus den Niederlanden: Nordbrabant-Deutsche Eisenb. Enschede-Oldenzaal. Eröffnung einer Station.
Aus der Schweiz: Reorganisation d. Eisenbahnabth. des Post- u. Eisenbahndepartem. Gotthardbahn. Schweizerische Centralbahn. Schweizerische Nordostbahn. Stanserhornbahn. Vereinigte Schweizer Bahnen. Simplontunnel. Strassenbahnen in Zürich.
Aus Frankreich: Gemeinnützigkeitserklärungen. GB. verschied. Bahnen für 1895. Personalnachrichten.
Von der Balkan-Halbinsel: Rumänien. Griechenland.
Aus Spanien: Unterstütz. nothleidend. Bahnen. Ende des Tarifkrieges. Madrid-Saragossa-Alicante-E. Katalonische Centralbahn. Westspanische Eisenbahn. Erste elektr. Bahn in Spanien. Eisenb. der Sierre de Carthagena. Konzession.
Aus Süd- und Mittelamerika: Argentinien. Uruguay. Brasilien.
Entscheidung d. Reichsgerichts.
Zeitschriftenschau.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Aenderung von Stationsnamen. 3. Güterverkehr. 4. Personen- und Gepäckverkehr. 5. Verdingungen. 6. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Skizzen aus Röll's Eisenbahnencyklopädie.

(Fortsetzung aus Nr. 46.)

Ebenso eingehend wie der technische Betrieb sind auch die anderen Zweige des Eisenbahndienstes in der Encyklopädie behandelt. So finden sich darin beispielsweise umfassende Abhandlungen über die Gepäck- und Güterabfertigung. In dem Artikel „Gepäckabfertigung" ist die eigenthümliche Gepäckbehandlung auf Englischen und Amerikanischen Bahnen besprochen. In England findet eine vollständige schriftliche Abfertigung des Gepäcks nur nach dem Kontinent statt. Im internen Verkehr wird das Gepäck, weil ein sehr hohes Freigewicht gewährt wird und die Bahnen deshalb an der förmlichen Aufgabe des Gepäcks kein Interesse haben, nicht eingeschrieben, vielmehr ohne Intervention der Bahn in die in den Personenwagen befindliche Gepäckabtheilung verladen und ebenso wieder ausgeladen. Die in Amerika übliche Gepäckabfertigungsart ist bekannt. Der Gepäckexpeditor (bagagge master) hat eine grosse Anzahl von Lederstreifen zu seiner Verfügung, auf deren jedem zwei mit derselben Nummer und demselben Stationsnamen versehene Blechmarken oder Checks angebracht sind. Nennt der Reisende unter Vorzeigung der Fahrkarte die Station, nach der das Gepäck befördert werden soll, so nimmt der Bedienstete einen Riemen, auf welchem sich die Marken mit dem Namen der betreffenden Station befinden, übergibt dem Reisenden eine der beiden Marken und befestigt mittelst des Riemens, der zu diesem Zweck an beiden Enden mit knopflochartigen Schlitzen versehen ist, die andere am Gepäckstück. Hat der Reisende mehrere Gepäckstücke, so erhält er für jedes eine Blechmarke. An dieser Stelle sei auch des Artikels „Expresscompagnien" gedacht, welcher die in Amerika die An- und Abfuhr von Reisegepäck, Packeten usw. besorgenden, vortrefflich organisirten Gesellschaften bespricht.

Der Artikel „Güterabfertigung" enthält eine die Verhältnisse fast aller Europäischen Länder berücksichtigende Darstellung der einzelnen Phasen der Güterabfertigung, insbesondere der Auflieferung und Verladung, der Uebergabe an den Zug, der Behandlung während der Fahrt und bei der Ankunft, der Verrechnung, Kassegebahrung usw. Auf Nebenbahnen sieht man in neuerer Zeit vielfach von der Errichtung besonderer Güterabfertigungsstellen ab und überträgt die Güteraufnahme (Abgabe) vertragsmässig an in der Nähe der Station ansässige Geschäftsleute u. dergl.

Ausser dem allgemeinen Artikel Güterabfertigung enthält die Encyklopädie noch zahllose Einzelartikel, welche sich mit den Eigenthümlichkeiten in der Abfertigung bestimmter Güter befassen. Wir nennen beispielsweise die Artikel Bienenzüge

Biertransporte, Buttertransporte, Dienstgut, Eilgut, Emballage, explodirbare Gegenstände, Expressgutbeförderung, Fahrzeugbeförderung, Geldsendungen, Getreidetransporte, Holzkohlenbeförderung, Holztransporte, Hundebeförderung, Lebensmittelsendungen, Leichenbeförderung, Schienenbeförderung, Traglasten, Viehbeförderung usw. Ueber Güteragenten ist in einem ausführlichen Artikel gesprochen.

Einschlägig ist auch der Artikel „Zollverfahren“, welcher die bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Gütern und Gepäck zu erfüllenden Zollformalitäten erörtert. Speziell rücksichtlich der Gepäckrevision wurde im Laufe der Zeit zur Bequemlichkeit des Publikums manche Erleichterung geschaffen. Hierher gehört die bei Luxuszügen gestattete Revision des Gepäcks während der Fahrt, sowie die Umgangnahme von einer speziellen Revision im Durchgangsverkehr.

Unter dem Stichwort „Personenbeförderung“ findet sich eine Zusammenfassung der Bestimmungen, welche das Verhältniss zwischen den Reisenden und der Eisenbahn regeln. Bemerkenswerth ist die strenge Verantwortung, welche in einzelnen Ländern bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen den Bahnen auferlegt wird. So besteht in der Schweiz und in Spanien bei Anschlussversäumniss unter gewissen Voraussetzungen der Anspruch des Reisenden auf Stellung eines Sonderzuges.

Ebenso haben die Reisenden in der Schweiz, Belgien und Italien bei Zugverspätungen von bestimmter Dauer Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises usw. Den eigentlichen Personen-Abfertigungsdienst behandeln die Artikel Billet, Billetabnahme, Billetausgabe, Billetexpedition, Billetrevision usw. Der Artikel „Billet“ enthält insbesondere eine interessante historische Darstellung der Entwickelung des Billetwesens. In der ältesten Zeit wurden ausschliesslich Zettelbillets verwendet, welche den Legitimationsscheinen für Postfahrten nachgebildet waren. Die zu befahrende Strecke, der Preis, die Platznummer usw. wurden häufig handschriftlich eingesetzt. Der sich rasch steigernde Personenverkehr machte bald ein Billetsystem nöthig, welches eine raschere Abfertigung ermöglichte.

Zu Anfang der vierziger Jahre wurde zuerst auf der Eisenbahn von Manchester nach Leeds von Edmonson das nach ihm benannte Billetsystem eingeführt, welches sich dank seiner unverkennbaren Vorzüge in England rasch allgemein einbürgerte und bald auch von einzelnen Deutschen Verwaltungen angenommen wurde. Gelegentlich der im Jahre 1849 in Wien abgehaltenen Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereins wurde seitens der Bergisch-Märkischen Bahn der Antrag auf allgemeine Einführung der Edmonson'schen Karten gestellt. Der Antrag wurde mit 27 gegen 7 Stimmen verworfen! Dies hinderte indessen nicht, dass die Anzahl der Verwaltungen, welche sich von den hergebrachten Einrichtungen nicht trennen konnten, immer kleiner wurde und mit dem Jahre 1866 verschwanden, so viel bekannt, die letzten Zettelbillets für den Lokal- und für den gewöhnlichen durchgehenden Verkehr von den Deutschen Bahnen. Auch anderwärts ist trotz zahlloser neuer Systeme, welche versucht worden sind (im Artikel „Billet“ sind die wichtigsten derselben beschrieben), das Edmonson'sche System das herrschende geblieben, wenngleich die Schattenseiten desselben bei starkem Verkehr (grosse Stationen müssen mit 1 000 und mehr Billetgattungen ausgestattet werden, was die Uebersicht und Kontrole sehr schwierig macht) hervortreten. Nur für grössere Reisen, für welche öftere Unterbrechungen gestattet sind, erscheint die kleine Edmonson'sche Karte nicht ausreichend und werden in solchen Fällen die Fahrkarten aus einer Anzahl von Kupons (Buchbillets) zusammengesetzt. Auf Lokalbahnen pflegen der Vereinfachung halber Billetsysteme zur Anwendung zu kommen, welche es ermöglichen, mit derselben Karte die Reisenden in jeder Relation abzufertigen. Derartige Systeme sind beispielsweise bei vielen Deutschen und Oesterreichischen Lokalbahnen in Verwendung. Die Ungarischen Staatsbahnen benutzen im internen Verkehre ebenfalls eine Fahrkarten-Drucksorte, welche sich für die Ausgabe von Fahrkarten einer beliebigen Zone benutzen lässt. Der Abschnitt, welcher in der Hand des Kassirers bleibt, ermöglicht die Kontrole darüber, für welche Zone die Karte ausgegeben wurde.

Von Artikeln, welche die Behandlung bestimmter Personentransporte betreffen, seien genannt die Artikel Gefangenentransporte, Kinderbeförderung, Krankenbeförderung (auch Sanitätszüge) und Militärbeförderung. Ausserdem sind zu erwähnen die Artikel Abonnementsbillets, Arbeiterbillets, Badefahrkarten, Fahrscheinhefte, Rückfahrkarten, Schülerkarten Sonntagsfahrkarten usw.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2189 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2274 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2334 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Neuwahl der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Zolleinnahmen der Monarchie.

Den Delegationen wurde der Voranschlag der Zolleinnahmen für 1897 unterbreitet. Die Regierung veranschlagt die Reineinnahmen aus dem Zollgefälle nach Abschlag des Regiekostenpauschales und nach Abzug des Zollpauschales an Bosnien mit 50,57 Millionen Gulden, somit um 1,5 Millionen Gulden höher als im abgelaufenen Jahre. Dabei nimmt die Regierung an, dass 19,5 Millionen Gulden in effektivem Golde und der Rest in Silber mit dem entsprechenden Aufgelde eingehen werden. Das Agio ist wie in den vergangenen Jahren mit der Relationsparität von 19 % angenommen. Die Goldeingänge sind, wie alljährlich, al pari eingestellt. Gleichzeitig mit dem Budget wurde auch die Schlussrechnung für das Jahr 1894 und die Gebahrungsrechnung für das Jahr 1895 vorgelegt. Während der letzten 2 Jahre war der Ertrag der Zölle insgesammt um 16,4 Millionen Gulden günstiger, als in den Staatsvoranschlägen angenommen war. Die veranschlagte Einnahme für das Jahr 1896 bleibt um 3,2 Millionen Gulden hinter dem thatsächlichen Ertrage des Jahres 1895 zurück.

Der Voranschlag der Bosnischen Staatsbahnen für 1897.

Das den Delegationen vorgelegte Budget der Okkupationsländer enthält auch den Voranschlag der Bosnischen Staatsbahnen. Die Einnahmen erscheinen mit 2 300 000 fl., die Ausgaben mit 2 038 000 fl. veranschlagt, so dass sich ein Ueberschuss von 262 000 fl. ergibt. An dem Ertrage hat die Linie Brod-Zenica mit 1 046 000 fl. den grössten Antheil. In den angeführten Ziffern des Voranschlags ist das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des in den Bahnen investirten Kapitals nicht inbegriffen. Vielmehr erscheint in dem Budget unter dem Titel „Verzinsung der Landesanleihen“ ein Betrag von 1 152 000 fl., wovon der grössere Theil auf das für den Bau von Eisenbahnen verwendete Kapital entfällt.

Der Lokalbahnbau in Niederösterreich.

In der Sitzung des Niederösterreichischen Landeseisenbahnrathes theilte der Direktor desselben mit, dass die Linien Stockerau-Absdorf und St. Pölten-Kirchberg an der Pielach technisch vollständig vorbereitet sind; bei der letzteren stehe die Inangriffnahme des Baues unmittelbar bevor. Der Landeseisenbahnrath sprach sich dahin aus, dass als Regel für die Betheiligung des Landes die Gewährung einer Reinertragsgarantie für das Prioritätenkapital zu gelten hätte und eine Stammaktien-Uebernahme nur dann stattfinden soll, wenn der Staat die Finanzirung und Baudurchführung einer

Lokalbahn selbst übernimmt. Der Landeseisenbahnrath beschloss sodann die folgende Resolution: „In Anbetracht der Opfer, welche das Land für die Ausgestaltung des Lokalbahnnetzes bringt, sei die Regierung zu ersuchen, dem Lande für alle Lokalbahnen, sofern diese nicht vom Staate gebaut werden, die Priorität für die Konzession einzuräumen, nicht ertragreiche Linien an das Privatkapital zu konzessioniren und nur die minderen Ertrag versprechenden Bahnen der Finanzirung aus Landesmitteln zu überlassen.“ Bei der Feststellung der Grundsätze für die Betriebs- und Anschlussverträge wurde übereinstimmend jene Form als die entsprechendste hingestellt, wo die Entschädigung für die Betriebsführung durch Zuweisung eines prozentuellen Antheiles der Roheinnahmen erfolgt. Endlich wurde beschlossen, für die Bahnlinien Schottwien-Gloggnitz, Ziersdorf-Meissau, Gmünd-Weitra-Gerungs, Gmünd-Heidenreichstein-Litschau und Dobersberg-Kautzen allgemeine technische und kommerzielle Vorerhebungen pflegen zu lassen.

Erfüllung der Zollvorschriften durch die Bahn.

Das „Verordnungs-Bl. f. Eisenb. u. Sch.“ gibt den Bahnverwaltungen einen Fall zur Kenntniss, welcher eine prinzipielle Entscheidung in sich schliesst. Ein Versender hatte sich wegen gewaltsamer Oeffnung seines Reisekoffers beim Hauptzollamt beschwert. Aus diesem Anlasse wurde die Finanzbezirksbehörde beauftragt, in Hinkunft versperrte Behältnisse, zu welchen die Schlüssel fehlen, nicht ohne Zustimmung des Adressaten zu öffnen. Gegen diese Verfügung hatte die betreffende Bahnverwaltung Einsprache erhoben, da sie nur verpflichtet sei, Reiseeffekten auf das Hauptzollamt zu stellen, wenn es ausdrücklich verlangt wird, anderenfalls muss nach den reglementarischen Bestimmungen verfahren werden. Das Finanzministerium hat der Beschwerde Folge gegeben und die Anordnung der Finanzbehörde aufgehoben, und zwar unter Berufung auf die Zollmonopolsordnung, nach welcher das Zollverfahren auf Antrag und unter Mitwirkung der Partei stattzufinden hat. Ob die Bahnverwaltung im gegebenen Falle nach dem Frachtvertrage gehandelt habe, hat das Hauptzollamt nicht zu prüfen, und kann demselben eine solche Prüfung für die Zukunft nicht aufgetragen werden.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende April d. J.

Zu den mit Ende März in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 789,73 km sind im Verlaufe des Monats April durch den Baubeginn der Lokalbahn Melnik-Mseno 29,12 km, der Lokalbahn Itzkany-Suczawa 5,10 km und der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal 8,62 km zugewachsen. Eröffnet und dem Betriebe übergeben wurde das zweite Geleis in der Theilstrecke Lemberg-Podzamce der Staatsbahnlinie Lemberg-Złoczów mit 5,80 km, ferner die Lokalbahn Triest-Tezze (Valsuganabahn) mit 64,83 km. Da sich in den ursprünglich projektirten Baulängen bei mehreren Bahnbauten Differenzen ergeben, so verblieben Ende April 762.58 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 206,86 km auf Staatsbahnen, 22,22 km auf die Wiener Stadtbahn und 533,50 km auf Lokalbahnen entfallen. Die Fertigstellung ist in nächster Zeit zu erwarten bei der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (im Juli), bei der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf und bei der Ybbsthalbahn (im Juli), während der restliche Theil der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen inzwischen (16. Mai) dem Betriebe übergeben wurde. Die Zahl der im Monat April beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat um das Doppelte des Vormonates zugenommen und die Höhe von 18 071 erreicht (gegen 9 331 im Vormonate), d. i. 24 Arbeiter auf das Kilometer Baulänge.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat April d. J.

In jenem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 12 321 240 Personen und 8 911 211 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 166 757 fl. erzielt, d. i. für 1 km 920 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 12 307 555 Personen und 8 441 413 t Güter, 27 011 846 fl. oder für 1 km 910 fl.; daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1,1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 30. April d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 43 072 792 Personen und 35 605 307 t Güter gegen 39 749 788 Personen und 34 111 915 t Güter im Jahre 1895 befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 108 073 045 fl., im Vorjahre auf 100 499 660 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres 30 602 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29 692 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1896 auf 3 531 fl. gegen 3 384 fl. im Vorjahre, d. i. um 147 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1896 auf 10 593 fl. gegen 10 152 fl. im Vorjahre, d. i. um 441 fl., mithin um 4,3 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 4 Monate 1896 erzielten Kilometerergebnisses haben von den im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 65 verzeichneten 145 Eisenbahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: Aussig-Teplitzer Eisenbahn 56 188 fl., Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Strecke) 33 810 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 30 864 fl., Leoben-Vordernberger Bahn 25 527 fl., Buschtêhrader Eisenbahn Linie Lit. B. 22 989 fl. und Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 21 915 fl.

Projekt der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg.

Hierüber ist dem Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Bahn ein Erlass des Eisenbahnministers zugegangen, den wir auszugsweise hier folgen lassen: Auf Grund des mit den betheiligten Ministerien gepflogenen Einvernehmens finde ich den Bestimmungen der in Abschrift mitfolgenden Protokolle vom 9. März 1895 und 18. März 1896, betreffend die Festsetzung der Bedingungen für die von der Gesellschaft angestrebte Erwerbung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Teplitz über Lobositz, Leitmeritz und Böhmisch-Leipa nach Reichenberg, sowie für die beabsichtigte Aufnahme eines mit 3,5 % verzinslichen Prioritätsanlehens im Nennbetrage von 76,5 Millionen Mark Deutscher Reichswährung für den Fall der Ertheilung der Konzession und der Gutheissung der durch die Aufnahme des bezeichneten Prioritätsanleihens bewirkten Abweichungen von den geltenden konzessionsmässigen Bestimmungen unter gleichzeitiger Genehmigung der von der Generalversammlung der gesellschaftlichen Aktionäre vom 20. April 1895 in Bezug auf diesen Gegenstand gefassten Beschlüsse die vorbehaltene Genehmigung zu ertheilen. Indem ich sohin wegen Erwirkung der Konzession zum Bau und Betrieb der oben genannten Eisenbahnlinie das Geeignete veranlasse, behalte ich mir vor, dem Verwaltungsrathe seinerzeit die entsprechenden weiteren Mittheilungen hierüber zukommen zu lassen.

Betriebseröffnungen.

Die Lokalbahn von Schwarzenau nach Zwettl wird nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen voraussichtlich im Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Den Betrieb auf dieser Lokalbahn wird die K. K. Staatseisenbahn-Verwaltung führen und diese Linie speziell der Eisenbahn-Betriebsdirektion Wien unterstellt werden.

Die normalspurige mit Dampf zu betreibende 21,52 km lange Strecke zweigt südwestlich aus der Station Schwarzenau der Strecke Wien-Gmünd der Oesterreichischen Staatsbahnen ab und führt über die Stationen Bernschlag (ab Schwarzenau 5,59 km), Hörmanns (9,30 km), Gross-Globnitz (13,69 km) und die Haltestelle Gerotten-Stift Zwettl (18,12 km) nach der Station Zwettl (21,52 km).

Die Stationen Bernschlag, Hörmanns und Zwettl werden für den Gesammtverkehr, die Station Gross-Globnitz für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für Güter in vollen Wagenladungen und die Haltestelle Gerotten-Stift Zwettl nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eröffnung, Schliessung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf der Lokalbahn Szepes Béla-Podolin ist die Station Busócz nunmehr für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr eingerichtete Haltestelle Lohm der Strecke Plan-Tachau auch für den Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr mit der Beschränkung eröffnet worden, dass daselbst nur Eil- und Frachtgüter bis zum Höchstgewicht von 200 kg das Stück, mit Ausschluss von Fuhrwerken, lebenden Thieren und explosiven Gütern, zur Auf- und Abgabe gebracht werden können, wenn das Auf- bezw. Ablegen dieser Güter durch die Parteien besorgt wird. Ferner ist am 1. Mai d. J. die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Ederbauer der Strecke Linz-Salzburg, unter gleichzeitiger Umwandlung in ein Bahnstationsamt, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. — Die auf der Linie Knin-Spalato zwischen Castelvecchio und Castel Cambio in Kilometer 16,475 gelegene Haltestelle Castel Vitturi wird am 20. d. Mts. geschlossen, dagegen eine Haltestelle gleichen Namens für den

Personen-, beschränkten Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr am gleichen Tage in Kilometer 16,261 eröffnet.

Szamosvölgyer Eisenbahn. Auf der Linie Deés-Besztercze ist zwischen den Stationen Sajo-Magyaros und Szeretfalva die Haltestelle Arokalja für den Personenverkehr eröffnet worden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der Linie Kisterenne-Kisujszállás ist zwischen den Stationen Parád und Verpelét die Haltestelle Szent Mária eröffnet worden. — Die auf der Linie Budapest-Dombovár zwischen den Stationen Erd und Ercsi gelegene Halte- und Verladestelle Batta ist am 15. April d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr und die auf der Linie Arad-Temesvár zwischen den Stationen Uj Arad und Vinga gelegene Haltestelle Németság, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, am 1. d. Mts. auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Von und nach letzterer Halte- und Verladestelle können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere sowie derartige Sendungen, zu deren Ein- und Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

Generalversammlung der Barcs-Pakráczer Eisenbahn.

Nach dem der am 11. d. Mts. in Budapest abgehaltenen Versammlung vorgelegten Geschäftsberichte für 1895 belief sich das Roherträgniss auf 372 077 fl. Die Betriebsausgaben betrugen 252 756 fl.; es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 119 281 fl. Das Pauschale für die Postbeförderung im Betrage von 16 000 fl. wurde den Betriebseinnahmen gutgebucht; wegen Erneuerung des Postvertrages wurden die nöthigen Verhandlungen eingeleitet.

Generalversammlung der Bukowinaer Lokalbahnen.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, aus dem Reingewinne von 312 000 fl. für die Prioritätsaktien eine Dividende von 5 % gleich 10 fl. und für die Stammaktien eine Dividende von 2,25 % gleich 4,50 fl. zu vertheilen. Der Gewinnrest wird theils zur Dotirung des Pensionsfonds, theils zu Projektskosten für anderweitige Lokalbahnen verwendet.

Generalversammlung der Kahlenbergbahn-Gesellschaft.

In dieser am 6. d. Mts. in Wien stattgehabten Versammlung wurde der Geschäftsbericht für 1895 verlesen. Nach Ausweis desselben hat sich die Frequenz um 6 360 Personen, die Bahneinnahme um 2 248 fl. erhöht. Auf die Anfrage eines Berliner Aktionärs, wie weit die Verhandlungen über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gesellschaftsbahn gediehen und welche Aussichten für die Eröffnung dieses Betriebes gegeben sind, wurde mitgetheilt, dass die Verwaltung diesbezüglich mehrfache Offerten an den Wiener Gemeinderath gerichtet habe, welche jedoch aus dem Grunde unberücksichtigt geblieben seien, weil die Erledigung dieser und ähnlicher Detailprojekte von der vorherigen Ausführung der elektrischen Stadtbahn abhängig gemacht werden müsse.

Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

In dieser am 30. April d. J. abgehaltenen Versammlung wurde der Geschäftsbericht für 1895 vorgelegt. Aus demselben geht hervor, dass auf Grund des vorjährigen Generalversammlungsbeschlusses die gesellschaftlichen Linien der Firma Leo Arnoldi in Wien auf 10 Jahre gegen einen Pachtschilling von 68 900 fl. für das Jahr 1895 und von jährlich 148 400 fl. für die weiteren Jahre verpachtet wurden, sowie dass zum Zwecke des Baues der Linie Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen das Aktienkapital um 1 330 000 fl. erhöht wurde. Die Generalversammlung beschloss, von dem mit 129 490 fl. ausgewiesenen Reingewinn vom Jahre 1895 den Betrag von 116 280 fl. als 5 % Dividende auf die im Umlauf befindlichen Aktien zu vertheilen, 1 000 fl. als Tantieme für die Mitglieder des Verwaltungsrathes zu verwenden, 11 650 fl. als 0,5 % Superdividende an die Aktionäre und Inhaber von Genussscheinen auszubezahlen und den Rest von 560 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden einige Statutenänderungen genehmigt.

Generalversammlung der (Betriebsgesellschaft der) Orientalischen Eisenbahnen.

In dieser am 10. d. Mts. in Wien abgehaltenen Versammlung wurden vor allem die politisch sehr bewegten Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel besprochen, welche die Aufmerksamkeit der Ottomanischen Regierung vorwiegend in Anspruch nahmen. Aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1895 geht hervor, dass die Verhandlungen, welche mit der Ottomanischen Regierung über den Bau des Hafens Dedeagatsch und des zweiten Geleises der Stadtbahn in Konstantinopel geführt wurden, noch nicht zum definitiven Abschluss geführt werden konnten. Der Bau des Hafens Dedeagatsch sei jedoch dringend nöthig, weil befürchtet werden müsse, dass der Hafen in Burgas eher fertig wird als jener in Dedeagatsch. Sollte die Erfüllung der der Ottomanischen Regierung im Sinne der bestehenden Konvention obliegenden Verpflichtungen — auf welche die Gesellschaft zu ihrem grossen Schaden nunmehr bereits seit 24 Jahren vergebens wartet — dennoch nicht bald erfolgen, so werde es die Pflicht der Gesellschaftsorgane sein, diese Erfüllung auf dem durch den Betriebsvertrag geordneten Wege des Schiedsgerichts durchzusetzen. Die Verhandlungen mit der Konstantinopler Kaigesellschaft über den Bau und Betrieb eines Kais vor dem gesellschaftlichen Bahnhofe in Konstantinopel sind so weit gefördert, dass der endgültige Abschluss des bezüglichen Vertrages und der Beginn der Bauausführung in nächster Zeit erfolgen dürften. Die Bahn Dedeagatsch-Salonichi ist seit dem 1. April d. J. auf ihrer vollen Länge von 509 km im Betriebe. Am 1. d. Mts. ist ein 2 Mal in der Woche stattfindender direkter Zugverkehr zwischen Konstantinopel und Salonichi über Dedeagatsch eingeführt worden. Der mit Ende des vorigen Jahres abgelaufene Vertrag über den Betrieb der Bahn Salonichi-Monastir durch die Gesellschaft ist auf den früheren Grundlagen verlängert, da er sich als beiden Theilen vortheilhaft erwiesen hat. Ungünstige Verhältnisse haben die normale Entwickelung des Verkehrs auf der Gesellschaftsbahn gehemmt. Trotz aller dieser Umstände hat sich aber doch der Verkehr der Bahn im Vergleich zum Vorjahre gehoben, allerdings nur auf dem Konstantinopeler Netze, während dieselbe auf dem Salonicher Netz zurückgegangen ist.

Die Einnahmen sind im ganzen von 49,52 Millionen Piaster Gold auf 51,53 Millionen Piaster Gold (in Francs von 11,29 Millionen auf 11 718 Millionen, also um rund 424 000 Frcs.) gestiegen. Auf das Kilometer und Jahr beträgt also die Einnahme im Berichtsjahre 9 272 Frcs. gegen 8 936 Frcs. im Vorjahre. Im abgelaufenen Betriebsjahre ist das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen wieder etwas günstiger geworden. Es beträgt 50,88 % gegen 53,45 % im Vorjahre. In das Gewinn- und Verlustkonto ist wieder der Betrag von 91 125 Frcs. als Einlage in den Amortisationsfonds eingestellt; dieser Fonds beträgt nunmehr rund 1,318 Millionen Francs. Die übrigen Fonds der Gesellschaft stellen sich nach der Bilanz wie folgt: Reservefonds 1,065 Millionen Francs, Erneuerungsfonds 1,8 Millionen Francs, Feuerversicherungsfonds 40000 Frcs. Der Reinüberschuss des Gewinn- und Verlustkontos beträgt für das abgelaufene Jahr 2 126 109 Frcs., davon sind statutengemäss 5 %, d. i. 106 305 Frcs., in den Reservefonds zu legen; es verbleiben also 2 019 804 Frcs., dazu der vorjährige Vortrag von 118 701 Frcs., zusammen 2 138 505 Francs zur Verfügung. Es wurde beschlossen, dem Erneuerungsfonds 100 000 Frcs. zuzuführen, ausserdem noch in eine Extrareserve den Betrag von 300 000 Frcs. zu legen, wie im Jahre 1894 eine Dividende von 16 Frcs. für die Aktie, also im ganzen 1 600 000 Frcs. zu vertheilen und den Rest mit 188 505 Francs auf das nächste Jahr vorzutragen.

Elektrische Strassenbahnen in Budapest.

Die Ungarische Hauptstadt hat in den letzten Jahren allmählich ein ausgedehntes Netz von elektrischen Strassenbahnen erlangt, die theils durch unterirdische, theils durch oberirdische Stromzuleitung betrieben werden. Seit einigen Wochen ist die Untergrund-, richtiger Unterpflasterbahn hinzugetreten. Dieselbe misst 3,6 km und kostet etwa 3 600 000 fl., sodass jedes Kilometer ungefähr 1 000 000 fl. für Bau und Einrichtung erforderte. Der Erfolg, den die elektrischen Bahnen erzielten, führte zu dem Entschlusse, auch das grosse Netz der Pferdebahn für den elektrischen Betrieb umzugestalten. Die Umwandelung hat bereits begonnen, und in zwei Jahren wird Budapest ein Netz von elektrischen Strassenbahnen besitzen, wie keine andere Hauptstadt des Kontinents. Dieses Ergebniss ist in erster Reihe den emsigen Bemühungen des Generaldirektors der elektrischen Strassenbahn, M. Balazs, zu danken, dem soeben der Ungarische Adel verliehen wurde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die günstigen Saatenstandsberichte und die andauernde Steigerung der Eisenpreise, sowie die bedeutende Hausse der verschiedenen Wagenleihaktien (internationale 466, allgemeine in Pest 485) lässt eine umfassende Inanspruchnahme der Eisenbahnen erwarten. Die aufsteigende Richtung war für die Transportwerthe vorwiegend. So notiren die Aktien der Nordwestbahn (267), Südbahn (103), Ungarisch-Galizischen Bahn (207), Kaschau-Oderberger Bahn (192,35), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (214,50), Böhmischen Nordbahn (276), Lemberg-Czernowitzer Bahn (291,50), insbesondere aber der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (359,50) höher. Gleich blieben die Aktien der Leoben-Vordernberger Bahn (680). Schwächer hielten sich die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1667), trotz-

dem die Emission ihres vorerwähnten Prioritätsanlehens (siehe S. 421) von 76 500 000 *M.* durch die Wiener Kreditanstalt und das Leipziger Institut gesichert erscheint, ferner die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3402), Elbethalbahn (276) und der Buschtêhrader Bahn (Littera A 1470, Littera B 535). Schliesslich hat der vom Eisenbahnminister eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank des Königreichs Böhmen zu emittirenden Eisenbahn-Schuldscheine zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien, die Nachfrage nach solchen Landesobligationen hervorgerufen, welcher jedoch ein entsprechendes Angebot gegenüberstand.

Aus den Niederlanden.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Das Betriebsjahr 1895 kennzeichnete sich durch eine fortwährende Verbesserung der finanziellen Lage der Gesellschaft. Die wachsenden Einnahmen erlaubten eine um 20 000 fl. höhere Verzinsung des Anlagekapitals als im Vorjahre. Den Inhabern von 1. Hypothekcertifikaten konnten 28 fl. für das Certifikat, gegen 24 fl. in 1894 und 20 fl. in 1893, ausgezahlt werden.

Die erzielten Einnahmen bezifferten sich auf 540 681 fl. gegen 512 706 fl. im Jahre 1894 und die Betriebskosten auf 388 180 (379 351) fl. Von den Einnahmen entfielen auf den Personenverkehr 252 515 (231 727) fl. und auf den Güterverkehr 288 166 (280 979) fl. Die Betriebsausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Verwaltungszweige wie folgt: allgemeine Verwaltung 42 460 (41 813) fl., Bahndienst 72 267 (71 348) fl., kommerzieller und Fahrdienst 76 234 (71 308) fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 113 415 (116 558) fl., Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen 33 289 (33 606) fl., Gütertransport 28 030 (28 066) fl., Wagenmiethe 22 484 (16 652) fl.

Von dem 152 501 fl. betragenden Ueberschuss wurden 12 501 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen und die verbleibenden 140 000 fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals verwendet.

Befördert wurden 429 362 (404 172) Personen und 250 184 (225 399) t Güter.

Lokaleisenbahn-Gesellschaft Enschede-Oldenzaal.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1895 (1894) ist folgendes zu entnehmen: Die Betriebseinnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 8 147 (7 568) fl., aus dem Güter- usw. Verkehr 18 460 (16 872) fl., überhaupt 29 354 (27 123) fl. = 2 848 (2 631) fl. für 1 km Bahnlänge. Der Antheil der Lokalbahn-Gesellschaft an dieser Einnahme beziffert sich in Gemässheit des Pachtvertrages mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft auf 22 858 fl. Mit Einbegriff des Uebertrags aus dem Vorjahre usw. vereinnahmte die Lokalbahn-Gesellschaft im ganzen 32 987 fl. Hiervon wurden folgende Beträge verausgabt: 9 406 fl. Betriebskosten an die Holländische Eisenbahngesellschaft, 5,5 % Dividende auf das 150 000 fl. betragende Aktienkapital = 8 250 fl., Zinsen und Schuldtilgung 2 970 fl., sonstige Ausgaben 1 876 fl. Es verblieb somit ein Ueberschuss von 10 485 fl.

Eröffnung einer Station.

Am 15. Mai d. J. ist die an der Bahnstrecke Amsterdam-Hilversum (Holländische Eisenbahn) — 3,48 km von Amsterdam Centralbahnhof entfernt — gelegene Station Amsterdam-Muidenport für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Aus der Schweiz.

Die Reorganisation der Eisenbahnabtheilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements.

Der Schweizerische Bundesrath hat der Bundesversammlung einen Gesetzentwurf für die Reorganisation der Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements zugestellt. Die wesentlichste Neuerung besteht darin, dass der Geschäftskreis der einzelnen Abtheilungen klarer umschrieben und abgegrenzt wird und dass den Abtheilungsvorständen Kompetenzen eingeräumt werden. Sie sollen mit Behörden und Bahnen direkt schriftlich verkehren und in gewissen Fällen auch selbständig entscheiden. Diese Entscheidungen können auf dem Rekurswege dem Eisenbahndepartement unterbreitet werden.

So wird der Departementsvorsteher, dessen Zeit bisher vielfach durch untergeordnete Geschäfte in Anspruch genommen war, der z. B. sämmtliche Schriftstücke und Verfügungen prüfte und unterzeichnete, wesentlich entlastet und er kann seine Zeit mehr als bisher wichtigeren Fragen der Eisenbahngesetzgebung und der Eisenbahnpolitik widmen. Unter diesen werden für die nächsten Jahre die Simplonfrage und die Vorarbeiten für die Eisenbahnverstaatlichung in erste Linie kommen.

Nach der bestehenden Gesetzgebung steht dem Bunde die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und die Wahrung der damit verknüpften öffentlichen Interessen zu, sowie die Befugniss, diejenigen Verfügungen zu treffen, welche das Aufsichtsrecht praktisch wirksam machen.

Die grundlegenden Bestimmungen für die Rechte des Bundes sind enthalten im Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, wonach dem Bunde zukommen: die Konzessionsertheilung; die Genehmigung der Statuten, des Finanzausweises und der Baupläne; die Ueberwachung des Bahnbaues; die Bewilligung der Betriebseröffnung; die Feststellung der Baukosten; die Aufstellung von Bestimmungen für die Sicherung der technischen Einheit; die Regelung der Anschlussverhältnisse; die Aufstellung einheitlicher Normen zur Sicherung des Dienstes und von Normen über das Minimum des Betriebsmaterials der einzelnen Bahnen; die Maassnahmen gegen die Gefährdung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen; die Vorschriften gegen die Beschädigung der Eisenbahnen und die Gefährdung des Verkehrs auf denselben; die Entscheidung bei Ausständen, welche den durchgehenden Verkehr und die zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge, sowie die direkte Abfertigung im Personen- und Güterverkehr und den Uebergang der Güterwagen von der einen Bahn auf die andere betreffen; die Kontrole im Tarifwesen; die Förderung von übereinstimmenden Reglements, betreffend den Verkehr und den Transport.

Im weiteren ist dem Eisenbahndepartement übertragen die Aufsicht über die Vollziehung der Gesetze, die Verpfändung und Zwangsliquidation, die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise, die Haftpflicht, die Bahnpolizei, die Sicherstellung der Kranken- und Unterstützungskassen, die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr, das Rechnungswesen, die Hilfskassen, die Arbeitszeit, das Transportgesetz, die Verordnung, betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und das Gesetz, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Betheiligung des Staates bei deren Verwaltung.

Der Reorganisationsentwurf sieht nun bei der Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements drei Dienstabtheilungen vor: a) die Kanzlei des Departements, b) die technische Abtheilung und c) die administrative Abtheilung.

Durch eine Bundesräthliche Verordnung soll über die nähere Organisation und den Geschäftsgang der einzelnen Abtheilungen noch das Erforderliche verfügt werden.

Emmenthalbahn.

Der Verwaltungsrath beantragt für 1895 für die Subventionsaktien 3 % Dividende (Vorjahr 3,5 %), für die Prioritätsaktien 4 % wie 1894. Als Gewinnsaldo werden 28 000 Frcs. vorgetragen.

Gotthardbahn.

Der neugewählte Verwaltungsrath der Gotthardbahn hat sich am 29. Mai d. J. unter dem Präsidium von Schuster-Burckhardt konstituirt und folgende Wahlen getroffen: Vizepräsident des Verwaltungsraths Bundesrath Hammer; Mitglieder der Direktion, mit Amtsdauer bis 30. Juni 1901 Dr. Stoffel, H. Dietler und Fr. Wuest; Präsident der Direktion Dr. Stoffel, Vizepräsident H. Dietler mit Amtsdauer bis 30. Juni 1898; Rechnungs - Prüfungskommission Freiherr Ed. von Oppenheim, Senator Brambilla und Abegg - Arter; Kommission für Revision der Hauptkasse und des Portefeuilles und für die Prüfung der Anlagen und des Bestands an Werthschriften Ingenieur Abt und Sarasin-Stehlin.

Der auf den 27. d. Mts. einzuberufenden Generalversammlung wird vorgeschlagen, aus den Reinerträgnissen von 1895 von 4 138 248,35 Frcs. zunächst eine Dividende von 7 % mit 3 500 000 Frcs., von dem verbleibenden Rest von 638 248,35 Frcs. den Aktionären eine weitere Dividende von 0,4 % mit 200 000 Francs zu entrichten und den Subventionsstaaten 200 000 Frcs. zuzuweisen. Die Gesammtdividende der Aktionäre beträgt demnach 7,4 % oder 37 Frcs. für die Aktie, wobei noch ein Vortrag auf neue Rechnung von 238 248,35 Frcs. verbleibt.

Die Gütschbahn

bei Luzern vertheilt 6,5 % Dividende.

Schweizerische Centralbahn.

Die Betriebseinnahmen des vergangenen Jahres betrugen 17 174 534 Frcs. (gegen 16 441 234 Frcs. im Jahre 1894), während die Ausgaben sich auf 9 506 088 Frcs., d. h. 68 804 Frcs. mehr als im Vorjahre beziffern. Nach Verzinsung der Obligationen, Einlage in den Erneuerungsfonds, Zuschuss an die Hilfskasse usw. verbleiben als Reingewinn für die Aktionäre 3 526 460,87 Frcs. (im Vorjahre 2 938 107,23 Frcs.). Der Verwaltungsrath beantragt Ausbezahlung einer Dividende von 6 %

oder 30 Frcs. für die Aktie und Vortrag von 526 460 Frcs. auf neue Rechnung.

Der Verwaltungsrath beschloss im Jahre 1897 11 neue Lokomotiven (5 viercylindrige Compound - Schnellzuglokomotiven und 6 Duplex - Compound - Güterzuglokomotiven), 20 neue Personenwagen und 64 offene Güterwagen zu beschaffen. Diese Anschaffungen sind veranschlagt auf 1 015 000 Frcs. für Lokomotiven, 317 000 Frcs. für Personenwagen und 243 200 Frcs. für Güterwagen.

Schweizerische Nordostbahn.

Am 9. August 1897 werden es 50 Jahre, seitdem die erste Nordostbahnlinie Zürich-Baden (zugleich die erste in der Schweiz) dem Betriebe übergeben worden ist. Der Verwaltungsrath beauftragte die Direktion, die Frage zu prüfen, ob nicht aus diesem Anlass eine Denkschrift auszuarbeiten sei, in welcher die Entwickelung der Nordostbahn dargestellt würde.

Die Stanserhornbahn

erzielte im Jahre 1895 an Einnahmen 31 621 Frcs. Da die Ausgaben 30 974 Frcs. betragen, gehen die Actien wiederum leer aus.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 27. Mai d. J. beschlossen, für das Jahr 1895 die Dividende auf die Prioritätsaktien mit 21,25 Frcs. (wie 1894) und auf die Stammaktien mit 18,75 Frcs. (1894 20 Frcs.) in Vorschlag zu bringen, wobei 39 652 Frcs. als Gewinnvortrag bleiben. Der verfügbare Reingewinn beziffert sich auf 1 627 152 Frcs. gegen 1 667 457 Frcs. im Vorjahre.

Zürichbergbahn (Drahtseilbahn).

Der Verwaltungsrath schlägt der Generalversammlung die Auszahlung von 4,5 % Dividende gegen 5 % in 1895 vor.

Jungfraubahn.

Auf das seinerzeitige Preisausschreiben sind bis jetzt 130 Anmeldungen eingegangen; davon aus der Schweiz 43 und aus Deutschland 42.

Simplontunnel.

In einer Konferenz zwischen dem Schweizerischen Bundesrath und den Vertretern der am Bau des Simplontunnels interessirten Kantone hat sich gezeigt, dass die Gesellschaft auf die früher vom Bunde und den Kantonen bewilligte Subvention von etwa 15 000 000 Frcs. rechnen kann. Waadt stellt sogar einen höheren Betrag in Aussicht und Genf, das bis jetzt gar nichts zugesagt hatte, ist geneigt 750 000 bis 1 000 000 Francs zu geben. Den Kantonen, die auf ihr Heimfallrecht (unentgeltliche Abtretung gewisser Bahnstrecken nach Ablauf der Konzessionsdauer) verzichten, würde die Jura-Simplonbahn eine Entschädigung bieten, die an der Subvention abzuziehen wäre.

Strassenbahnen in Zürich.

Nachdem im Dezember 1894 der Rückkauf der städtischen Pferdebahnen erfolgt ist, beantragt nun der Stadtrath ohne Verzögerung an die Ausgestaltung des Strassenbahnnetzes zu gehen. Zu diesem Zwecke soll zunächst die elektrische Strassenbahn Zürich, die aus den beiden Linien Bellevue-Burgwies und Bellevue-Römerhof besteht, angekauft, und auch sofort der Bau von drei neuen elektrischen Bahnen (Hauptbahnhof - Birmensdorferstrasse, Bellevue-Bahnhof Enge und Bellevue-Paradeplatz) ausgeführt werden. Die Gesammtkosten für diese Neubauten und die Erwerbung der elektrischen Strassenbahn stellen sich auf rund 1 700 000 Frcs., wovon 732 800 Frcs. auf den Rückkauf entfallen. An der Zustimmung der Gemeinde, der dieser Ausgabeposten zur Abstimmung unterbreitet werden muss, ist nicht zu zweifeln. Aus dem Berichte des Stadtraths geht hervor, dass er jetzt schon den Umbau der normalspurigen Pferdebahn auf Meterspur und ektrischen Betrieb in Aussicht nimmt.

Aus Frankreich.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Die im Departement Seine et Oise gelegene, für Personen- und Güterververkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Versailles nach Maule, und 2. das im Doubsdepartement gelegene, nur für Personenverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Besançon nebst Vororten sind für gemeinnützig erklärt worden.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzession für die Lokalbahnen Pierrefitte-Cauterets-la Raillère und Pierrefitte-Luz Saint Sauveur von den ursprünglichen Konzessionsinhabern Verstraët und Lombard, Gérin & Cie. auf die „Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz“ ist genehmigt worden.

Die Ostbahn im Jahre 1895.

Wie bei den übrigen Netzen, so sind auch bei der Ostbahn die Einnahmen im Steigen begriffen; sie betrugen 153 991 926 Frcs. (gegen 149 642 640 Frcs. 1894) von denen 50 952 273 (49 690 613) Frcs. aus dem Personen- und 103 039 642 (99 941 927) Francs aus dem Eil- und Frachtgut herrührten. Die Steigerung beträgt 2,9 %; die verschiedenen Verkehrsarten haben übrigens dazu in ziemlich ungleichem Maasse beigetragen. Die Personenverkehrs - Einnahme zeigt ungefähr die gewöhnliche Steigerung (2,54 %); der Eilgutverkehr war wie stets sehr befriedigend, doch ist diese Besserung nur scheinbar. Denn die Ergebnisse des Frachtgutverkehrs lassen noch viel zu wünschen übrig; die bezügliche Einnahme von 1895 ist gegenüber dem Jahre 1893 nur um etwa 1,5 % gestiegen und trotz des Längenzuwachses kaum höher als die Einnahme von 1891.

Die Betriebsausgaben betrugen 93 989 388 (92 330 090) Frcs. oder 60,10 (61,42) % der Einnahme; die Ausgabenvermehrung wurde zum Theil durch die grossen Feldmanöver, die in Mirecourt endigten, und durch den ausnahmsweise strengen Winter veranlasst, zum nicht geringen Theil aber auch durch die Uebertragung einer Anzahl wenig ertragreicher Linien von der Bau- auf die allgemeine Betriebsrechnung. Die Zinsengewähr musste abermals in Anspruch genommen werden, und zwar mit 14 448 888 Frcs.; dieser Betrag ist aber um 3 124 106 Francs geringer als derjenige des Vorjahres. Falls die Einnahmen weiter um 3 %, die Ausgaben um 1 % steigen, würde die Gesellschaft die Zinsengewähr in etwa 10 Jahren nicht mehr in Anspruch zu nehmen brauchen.

Die Nordbahn im Jahre 1895.

Bei einer Länge von 3 728 km Ende 1895 hatte die Nordbahn in diesem Jahre eine Einnahme von 200 200 555,15 Frcs. (gegen 197 454 682,82 Frcs. 1894); von der 2 745 872,33 Frcs. betragenden Steigerung entfielen 1 779 614,21 Frcs. auf den Personenverkehr, 725 718,40 Frcs. auf den Gepäck- und Eilgutverkehr und 470 814,83 Frcs. auf den Frachtgutverkehr, während die verschiedenen Erträge um 230 275,11 Frcs. zurückgingen. Obgleich die strengen Ueberwachungsmaassnahmen gegen Fahrgeldhinterziehungen zur Einnahmeerhöhung beigetragen haben, so ist doch die Gesammtsteigerung geringer als im Vorjahre; der Fortschritt, der durch die Tarifermässigung von 1892 beschleunigt wurde, scheint den gemässigteren Lauf wie früher anzunehmen. Obgleich der Eilgutverkehr noch sehr befriedigend ist, so scheint sich auch bei ihm die Steigerung zu verlangsamen. Im Frachtgutverkehr ergaben die Kohlen- und Kokssendungen eine Mehreinnahme von 2 405 642 Frcs., die aber grösstentheils durch die Mindereinnahme der übrigen Frachtgegenstände aufgezehrt wurde.

Die Betriebsausgaben betrugen 103 315 069,56 Frcs. (gegen 102 669 642,43 Frcs. 1894) oder 51,61 (52) % der Einnahmen; die Ausgabenvermehrung entfällt auf die allgemeine Verwaltung, den Betriebsdienst, sowie die Bahnunterhaltung und -Bewachung, während der Zugförderungs- und Werkstättendienst eine nicht unerhebliche Minderausgabe aufwies. Es verblieb ein Ueberschuss von 96 885 485,59 Frcs., der sich nach Ausscheidung der für die Baurechnung betriebenen Linien auf 97 168 225,33 Frcs. erhöhte; davon verzehrten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und der Antheilscheine sowie die sonstigen Lasten 71 912 297,08 Frcs., der Antheil der Westbahn am Ertrage der Linie Amiens - Rouen 846 249,43 Frcs., der Betriebsverlust bei den Pariser Gürtelbahnen, sowie anderen Eisenbahnunternehmungen 913 316,18 Francs, endlich der Zuschuss zur Ruhegehaltskasse 3 572 500,60 Francs. Der Reinertrag der Französischen Linien stellte sich demnach auf 19 923 862,04 Frcs. Das Nordbelgische Netz hatte eine Einnahme von 15 387 003,82 Frcs., eine Ausgabe von 5 650 430,64 Frcs. und einen Ueberschuss von 9 736 573,18 Frcs., der sich nach Bestreitung der besonderen Kapitallasten des Belgischen Netzes (5 510 435,22 Frcs.) auf 4 226 137,96 Frcs. ermässigte. Der Gesammt-Reinertrag der Französischen und Belgischen Linien stellte sich demnach auf 24 150 000 Frcs. und gestattete die Vertheilung eines Gewinnes von 46 Frcs., der mit dem Zins von 16 Frcs. einen Gesammtgewinn von 62 Frcs. ergab.

Die Westbahn im Jahre 1895.

Das Anlagekapital der Westbahn ist in den letzten beiden Jahren um 56 Millionen gestiegen; ein grosser Theil davon ist für die umfassenden Umbauten und Verbesserungen im

Bereiche des Pariser Vorortverkehrs ausgegeben worden. Die Betriebseinnahmen sind gegen das Vorjahr um fast 4,5 Millionen gestiegen, davon rühren allein 3 883 000 Frcs. aus dem Personen- und Eilgutverkehr her. Im Frachtgutverkehr ergaben die Aepfelsendungen eine Einnahme von 2 396 000 Frcs., also über 1 Million mehr als im Vorjahre, von den Aepfeln ging ein erheblicher Theil nach Deutschland; die übrigen Theile des Frachtgutverkehrs hatten sogar eine Mindereinnahme, sodass die Mehreinnahme des Aepfelverkehrs zum Theil wieder aufgezehrt wurde. Im ganzen betrugen 1895 (1894) die Einnahmen 157 785 489 (153 903 146) Frcs., die Ausgaben 97 999 722 (94 878 569) Frcs. oder 62 (61,69) % der Einnahmen und der Ueberschuss 59 785 767 (59 024 577) Frcs. Wenn die Ausgaben erheblich gestiegen sind, so ist zu erwägen, dass die Gesellschaft über 1 Million mehr Zuschuss zur Ruhegehaltskasse der Beamten gegeben hat. Die Zinsengewähr des Staates musste mit 19 784 878 Frcs., also erheblich weniger als im Vorjahre, in Anspruch genommen werden.

Die Orléansbahn im Jahre 1895.

Im Jahre 1884 hatte das vor den Verträgen von 1883 bestehende Orléansnetz eine Einnahme von 177 Millionen; 4 Jahre später, also 1888, wurden infolge des neu geschaffenen Staatsbahnnetzes sowie der schlechten Wirthschaftslage nur 153 Millionen eingenommen. Indessen besserte sich die Lage wieder und 1893 ergab sich eine Einnahme von 171 858 060 Frcs., die aber 1894 wieder einen geringen Rückgang auf 170 918 850 Frcs. zeigte. Im Jahre 1895 betrug die Einnahme des Hauptnetzes dank der guten Wein- und Getreideernte 173 552 737 Frcs.; ausserdem ergaben die neuen Linien eine Einnahme von 14 633 418 Frcs. (gegen 12 151 096 Frcs. 1894), so dass sich die Gesammteinnahme aller Linien auf 188 186 155 Frcs. stellte, also um 5 938 088 Frcs. höher als im Vorjahre. Neben der Sorge um Erhöhung der Einnahmen hat sich die Gesellschaft ständig bemüht, die Ausgaben einzuschränken. Von 1884 bis 1888 erzielte sie eine Ersparniss von 17,5 % und 1895 sind die Ausgaben noch um fast 8 Millionen niedriger als 1884. Trotzdem daher die Einnahmen von 1895 gegenüber dem Jahre 1884 um mehr als 3,5 Millionen niedriger sind, ist der Ueberschuss um 4 167 570 Frcs. höher.

Ausser dem schon früher genannten Baudirektor Rougier ist auch der Vorstand des Centraldienstes, Gemaling, nach zurückgelegter 43jähriger Dienstzeit 1895 in den Ruhestand getreten.

Die Departements-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1895.

Im Berichtsjahre wurde keine neue Linie eröffnet, so dass sich die Betriebslänge Ende 1895 auf 902 km belief. Trotz aussergewöhnlich ungünstiger klimatischer Bedingungen während der drei ersten Monate des Jahres 1895 hat der Verkehr nicht aufgehört sich zu entwickeln; besonders bemerkenswerth ist die Einnahmevermehrung auf den Linien Tournon-Lamastre, La Voulte le Cheylard, Digoin-Etang und Angoulême-Rouillac. Die Gesammteinnahme einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre belief sich auf 3 664 986,24 Frcs., von der nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie nach Deckung der übrigen Lasten 1 740 522,45 Frcs. verfügbar blieben. Davon flossen 506 231,95 Frcs. in die verschiedenen Rücklagen und Bestände, die Antheilhaber erhielten 17,50 Frcs. (3,5 %) Gewinn und 24 377,22 Frcs. wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Französische Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen im Jahre 1895.

Diese Gesellschaft, die theils als Antheilhaber, theils als Bauunternehmer an zehn Französischen Eisenbahn- oder Strassenbahngesellschaften betheiligt ist, hatte 1895 einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre an Zinsen und Baugewinnen eine Einnahme von 540 698,28 Frcs.; davon beanspruchten die Verwaltungs- und Unkosten aller Art 83 051,15 Francs, während 457 647,13 Frcs. verfügbar blieben. Es wurden 38 000 Frcs. zu Rücklagen und Abschreibungen verwendet, 300 400 Frcs. an die Antheilscheine, 50 400 Frcs. an die Gründungsantheile und 11 200 Frcs. an die Verwaltungsräthe vertheilt und 57 647,13 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Antheilscheine erhielten je 30 Frcs., die Gründungsantheile je 50,40 Frcs. Gewinn.

Die Eisenbahngesellschaft des Dauphinats im Jahre 1895.

Während der Verkehr der Linie von Bourg d'Oisans eine ununterbrochene Entwickelung erfährt, gibt die Uriagelinie nur einen unregelmässigen Verkehr, der bedeutende Anlagekosten erfordert und sehr lästige Betriebsanforderungen erheischt. Andererseits fallen die Kosten der Gemeinschaftsbahnhöfe mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sehr ins Gewicht und stehen zu den Vortheilen, welche die Gesellschaft aus der Gemeinsamkeit für den Personenverkehr gezogen hat, nicht im Verhältniss. Der Gewinn der Antheilscheine wurde auf 20 Frcs. festgesetzt, während 20 809,82 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens im Jahre 1895.

Die Gesellschaft hatte 1895 eine Einnahme von 1 998 749,46 Francs; davon verzehrten die Verwaltungs- und sonstigen Unkosten 116 892,19 Frcs., die Betriebskosten 814 193,41 Frcs. und die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 403 020 Francs, während 664 643,86 Frcs. verfügbar blieben. Es flossen 33 232,19 Frcs. in die gesetzlichen Rücklagen, 589 700 Frcs. wurden als Gewinn an die Antheilscheine vertheilt. 30 239,32 Frcs. zur Tilgung von Antheilscheinen verwendet, 458,88 Frcs. fielen dem Verwaltungsrath zu und der Rest von 11 013,47 Frcs. wurde für unvorhergesehene Fälle zurückgelegt.

Das Netz der Gesellschaft vertheilt sich auf 4 Departements. Im Norddepartement ist das Netz von Valenciennes nach Saint Amand, nach Condé und Gergnies, nach Condé und Bonsecours, nach Quiévrain, endlich nach Denain (59 km), ferner von der Linie Armentières-Halluin die Strecke Armentières-Frelinghien (6 km) im Betriebe, alsdann von der gleichen Linie die Strecke Frelinghien-Halluin (20,5 km), sowie die Linie Saint Amand-Hellemmes Lille (32 km) im Bau, ferner die Linien Haspres-Solesmes-Landrecies, Etroeungt-Avesnes und Solesmes-Quiévy (77,5 km) konzessionirt, aber noch zu bauen, endlich die Linie Lourches-Cambrai (24 km) unter Vorbehalt konzessionirt. Im Departement Pas de Calais ist die Linie Lens-Frévent (53,7 km) im Betriebe, die Linie Portel-Boulogne-Bonningues (43 km) noch zu bauen. Im Iséredepartement sind die Linien Vienne-Grand Lemps-Quatre Chemins, Quatre Chemins-Charavines (zusammen 69 km) und Grenoble-Veurey (16 km) im Betriebe und die Linie Quatre Chemins-Voiron (11,5 km) im Bau. Im Departement Ober-Savoyen endlich sind die Linien Annemasse-Samoëns, Bonne-Bonneville und Saint Jeoire-Marignier (63,852 km) im Betriebe. Im ganzen sind 267,56 km im Betriebe, 64 km im Bau, 120,5 km in Bauvorbereitung und 24 km unter Vorbehalt konzessionirt.

Personalnachrichten.

1. Léon Say, Vizepräsident der Nordbahngesellschaft und Verwaltungsrath der Madrid-Saragossa-Alicantegesellschaft, ist im Alter von 70 Jahren gestorben. Im Jahre 1826 geboren, widmete er sich wie sein Vater und Grossvater frühzeitig der Volkswirthschaft; er neigte zunächst zur konstitutionellen Monarchie, schloss sich aber nach dem Sturz des zweiten Kaiserreichs wie Thiers der Republik an und war Sainepräfekt, Botschafter in London, Präsident des Senats, Abgeordneter und mehrere Male Finanzminister. Er war Freihändler und seit 1874 Mitglied der Akademie der Wissenschaften.

2. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist Chardard, Oberingenieur und Assistent des Direktors, zum Unterdirektor der Gesellschaft (allgemeiner Dienst); Geoffroy, Oberingenieur des Baudienstes, zum Unterdirektor der Gesellschaft (Baudienst) ernannt worden.

Von der Balkan-Halbinsel.

Rumänien.

Gegen Ende 1895 sind 159 km Neubaulinien dem Verkehre übergeben worden, im Jahre 1896 sollen 242 km eröffnet werden, alsdann 110 km von der Strecke Berlad-Galatz und später die Linien Rosiori-Zimnica und Romnic Valcea-Riul Vadului, so dass das Rumänische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 658 km erfährt. Der gegenwärtige Fahrpark besteht aus 442 Lokomotiven und 10 000 Wagen; da dieser Park gegenüber dem Zuwachs von 658 km nicht mehr genügend ist, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Kammern einen Gesetzentwurf, betreffend die Vermehrung der Betriebsmittel, vorgelegt. Im ganzen hält der Minister für erforderlich: 31 Schnellzuglokomotiven (2 170 000 Frcs.), 15 Nebenbahnlokomotiven (750 000 Frcs.) und 54 Güterzuglokomotiven (3 320 000 Frcs.), zusammen also 100 Lokomotiven im Gesammtwerthe von 6 240 000 Frcs.; ferner 130 Personenwagen (1 800 000 Frcs.), 30 Gepäckwagen (210 000 Frcs.), 24 Post- und Gepäckwagen (168 000 Frcs.), 6 Postwagen (48 000 Frcs.), 50 Güterabfertigungswagen (250 000 Frcs.), 1 200 offene Güterwagen (5 160 000 Frcs.), 480 gedeckte Güterwagen (1 824 000 Frcs.) und 480 Plattformwagen (1 440 000 Frcs.), zusammen 2 400 Wagen im Gesammtwerthe von 10 900 000 Frcs. Im ganzen sind also zur Deckung dieser Fahrparkvermehrung 17 140 000 Francs erforderlich; da aber im laufenden Jahre nicht die Gesammtbestellung gemacht werden kann, so hat der Minister zunächst einen Betrag von 6 000 000 Frcs. gefordert, den die Kammern bereits bewilligt haben. Bezüglich der ferner nothwendigen Beträge werden den Kammern später die erforderlichen Vorlagen gemacht werden.

Türkei.

Die Strassenbahnen von Konstantinopel hatten im Jahre 1895 eine Einnahme von 73583 Türk. Pfd. (gegen 67901 Pfd. 1894); nach Bestreitung der Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie der Lasten blieben 18240 Pfd. verfügbar, von denen 2183 Pfd. in die Rücklagen flossen, 4675 Pfd. zur Tilgung von Antheilscheinen, 10506 Pfd. zur Gewinnvertheilung verwendet und 876 Pfd. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Antheilscheine erhielten ausser dem Zins von 25 Piastern einen zweiten Gewinn von 12 Piastern.

Griechenland.

Die Strassenbahnen von Athen nebst Ausdehnungen hatten, nachdem für 1893 und 1894 kein Ueberschuss verblieben war, 1895 einen Reinertrag von 83082 Frcs. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 2200000 Frcs.

Aus Spanien.

Unterstützung nothleidender Bahnen.

Nach jahrelangen Unterhandlungen ist zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Minister der öffentlichen Arbeiten Ende Mai d. J. ein Vergleich zustande gekommen, der den nothleidenden Bahnen durch zeitweise Aussetzung der Tilgung ihrer Anleihen ermöglichen soll, die gegenwärtige schlechte Geschäftslage zu überstehen. Die Grundlagen dieses Vergleichs sind folgende:

1. Alle dem Vertrage beitretenden Eisenbahngesellschaften setzen die Verfallzeit der Konzessionen auf den 1. Juli 1980 fest, und zwar sowohl bezüglich derjenigen Konzessionen, deren Dauer 99 Jahre beträgt, als auch hinsichtlich derjenigen von kürzerer Dauer.

2. Die Gesellschaften verpflichten sich, die Tarife einheitlich zu gestalten und für alle Linien eine gleichmässige Güterklasseneintheilung anzunehmen, soweit es in Anbetracht der Anforderungen des Verkehrs irgend möglich ist.

3. Die Gesellschaften verzichten behufs Entwickelung des Bergwerks- und Hüttengewerbes auf die Zollfreiheit und Ausnahmetarife für ihre Betriebsmittel.

4. Um die Entwickelung des Ackerbaues zu begünstigen, verpflichten sich die Gesellschaften, alsbald nach Genehmigung des gegenwärtigen Gesetzentwurfs bedeutend höhere als die bisher gemachten Tarifermässigungen für Getreide und Mehl aus dem Innern des Königreichs nach den Küsten und Märkten zu bewilligen, ferner Tarifermässigungen für Wein, landwirthschaftliche Maschinen und Werkzeuge, Dünger und Kohlen in allen Richtungen ihrer Netze.

5. Die Gesellschaften versprechen, Landleute und Ansiedler mit 50 % Ermässigung zu befördern.

6. Die Regierung wird ihre guten Dienste bei den Schuldscheininhabern leihen, damit diese sich zu einem Vergleich mit den Gesellschaften herbeilassen, der die Befürchtung einer Zahlungseinstellung beseitigt.

Zunächst hat der Ministerrath diesen vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit den Vertretern der Gesellschaften getroffenen Vergleich zu prüfen.

Beendigung des Tarifkrieges.

In Ergänzung der in Nr. 16, S. 148 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen ist über den zwischen der Nordbahn einerseits und der Madrid-Saragossa-Alicante sowie der Tarragona-Barcelona-Frankreich-Gesellschaft andererseits geschlossenen Vertrag noch folgendes zu bemerken:

In der Vorrede wird erklärt, dass dieser Vertrag zum Zweck hat, die gegenseitigen Interessen jeder der vertragschliessenden Gesellschaften zu gewährleisten und die Bedingungen des Eil- und Frachtgutverkehrs auf die für das Publikum angemessenste und vortheilhafteste Weise zu regeln.

Artikel 1 stellt den Grundsatz der kürzesten Entfernung auf, indem man den gegenwärtigen Stand der heute in Betrieb befindlichen Linien nebst ihren Ausdehnungen nach Frankreich und nach Portugal als Grundlage nimmt.

Artikel 2 bestimmt die Gegenstände des Verbandsverkehrs, d. h. diejenigen, welche bei gleichem Tarif über die eine oder andere Linie befördert werden können, sowie den Vertheilungsschlüssel des Reinertrags dieser Verkehrsarten.

Artikel 3 setzt die Regeln für den Eil- und Frachtverkehr von und nach dem südlich von Madrid gelegenen Theile Spaniens fest.

Artikel 4 regelt die Vertheilung des Ertrags für den Fall, wo die Entfernung über die eine oder andere Richtung gleich ist.

Artikel 5 bestimmt, dass, falls auf einer der betheiligten Linien oder ihren Zweigbahnen der Verkehr auf mehr als 20 Tage unterbrochen wird, der Verbandsverkehr über jede andere Bahn geleitet werden kann, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die angewendeten vorläufigen Frachtsätze nicht niedriger als die über die gewöhnliche Strecke geltenden sein dürfen.

Artikel 6 setzt die Regeln für die Aufstellung der Tarife sowie für ihre Vertheilung unter die vertragschliessenden Gesellschaften fest.

Artikel 7 wahrt jeder Gesellschaft die Freiheit, ihre eigenen Binnentarife festzusetzen, unter dem Vorbehalt jedoch, dass deren Sätze die Anschlusspunkte der Netze nicht beeinträchtigen noch auf den Verbandsverkehr einwirken können.

Die Beendigung des Tarifkriegs hat alsbald eine bedeutende Steigerung der Einnahmen zur Folge gehabt; so hat im ersten Vierteljahre dieses Jahres die Nordbahn eine Einnahme von 21259559 Frcs. erzielt oder 2998862 Frcs. mehr als im entsprechenden Zeitraum 1895, die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante eine Einnahme von 12397912 Frcs. oder 2715416 Frcs. mehr, endlich die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich eine solche von 4778508 Frcs. oder 634897 Frcs. mehr. Es ist indessen zu befürchten, dass sich die Betriebseinnahme nicht auf dieser Höhe hält, da die Getreideernte infolge der andauernden Dürre in ganz Spanien nur geringen Ertrag gibt.

Die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante im Jahre 1895.

Der Geschäftsbericht des Verwaltungsraths setzt die allgemeine Lage in folgender Weise auseinander: Ebenso wenig wie in den Jahren 1895 und 1894 sind wir jetzt imstande, einen Gewinn zu vertheilen; der Reinertrag des letzten Jahres beträgt nur 382364 Pes. und ist infolge dessen viel zu gering, um irgendwelche Vertheilung zu gestatten. Wenn man indessen die Umstände erwägt, unter denen dieses ganz bescheidene Ergebniss erzielt ist, so hat man nicht nur Vertrauen in die Lebensfähigkeit des Unternehmens, sondern man verliert auch nicht die Hoffnung auf eine Wiederkehr besserer Zeiten, wenn die öffentlichen Gewalten die schuldige Unterstützung gewähren. Die durch die Unterdrückung des Kubanischen Aufstandes veranlassten bedeutenden Ausgaben waren die Ursache einer neuen Münzentwerthung und haben die für die Gesellschaft so wichtige Frage auf den früheren Stand zurückgebracht, während man einen Augenblick bereits an eine Besserung glauben konnte. Fast zu gleicher Zeit entbrannte ein heftiger Kampf zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften, der sich in übermässige Tarifherabsetzungen und in sehr wenig lohnenden Verkehr übersetzte. Endlich erlitt die Gesellschaft wieder einmal die Plage der Ueberschwemmungen, welche den Zugverkehr auf mehreren Punkten ziemlich lange Zeit unterbrochen haben. Inmitten all dieser Schwierigkeiten musste die Gesellschaft für die infolge der Betriebseröffnung der Linie Valladolid-Ariza steigenden Kapitallasten sorgen. Glücklicherweise sind mehrere dieser Schwierigkeiten bereits beseitigt, während man hoffen kann, dass die anderen gleichfalls vorübergehend sein werden.

Infolge Eröffnung der Linie Valladolid-Ariza (255 km) am 1. Januar 1895 hat sich die Betriebslänge von 2672 auf 2927 km erhöht. Ausserdem hat die Gesellschaft auf Grund eines am 27. März 1894 mit den Unternehmer Baird & Cie. in Glasgow geschlossenen Vertrages vom Mai 1895 ab auf eigene Rechnung den Betrieb der Bergwerks-Zweigbahn von Cerro de hierro nach Cazallo (15 km) übernommen. Endlich betreibt die Saragossagesellschaft seit 15. November 1895 die Strecke Baëza-Quesada (54 km) von der Eisenbahn Linares-Almeria für Rechnung der Südspanischen Eisenbahngesellschaft und zwar gegen eine feste kilometrische Vergütung von 3000 Pes. jährlich neben dem Ersatz der Geleis-Unterhaltungskosten.

Die Einnahmen aller Art beliefen sich 1895 (1894) auf 53900911 (52583170) Pes. oder 18227,37 (19473,23) Pes. für 1 km; die Betriebsausgaben betrugen 21561846 (20988011) Pes. = 7366,53 (7854,79) Pes. für 1 km oder 40,41 (40,33) % der Einnahmen. Die Kapitallasten endlich erforderten 31956701 (31139736) Pes., so dass ein Ueberschuss von 382364 (455423) Pesetas verblieb. Von diesem Ueberschuss mussten noch die Gewerbesteuer sowie der Beitrag zur Versorgungskasse der Beamten (125000 Pes.) bestritten werden; der Rest wurde wie die Ueberschüsse der beiden Vorjahre zurückgelegt. Die Vermehrung der Verkehrseinnahme ist grösstentheils der neu hinzugekommenen Linie Valladolid-Ariza zu verdanken, doch waren deren Betriebsausgaben (1126532 Pes.) höher als die Betriebseinnahmen (785859 Pes.), was bei einem ersten Betriebsjahre nicht Wunder nehmen kann; überdies besteht der Nutzen dieser Linie in ihrem Wesen als Verkehrszubringer. Das alte Netz hatte nur eine Verkehrssteigerung von 222510 Pesetas. Zugenommen gegenüber dem Vorjahre hat der Verkehr von Kohlen, Getreide, Baumaterialien, Erzen, Blei, Wein und Vieh; vermindert hat sich dagegen der Verkehr von Pflanzenöl, Mehl, Eisen, trockenen Gemüsen, Reis, Kartoffeln, Holz, Tabak und Zeugen. Der Pesetakurs machte Schwankungen zwischen 8 und 20 % durch und betrug im Durchschnitt 15,56 %. Die Vermehrung der Ausgaben erklärt sich

leicht aus dem Zuwachs an neuen Strecken, nämlich Valladolid-Ariza und Zweigbahn nach Cerro de hierro.

Die Katalonische Centralbahn im Jahre 1895.

Die Bahn hatte 1895 eine Einnahme von 303 200 Pes.; davon verzehrten die Betriebsausgaben 230 261 Pes., Zinsen und Bankkosten 40 268 Pes. und Wechselverlust 3 702 Pes., so dass 28 969 Pes. verfügbar blieben, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Infolge des Vergleichs mit den Gläubigern wurden die Zinsscheine Nr. 6, 7 und 8 der Schuldverschreibungen, also ein Zinsbetrag von 572 262 Pes. für ungültig erklärt.

Die Westspanische Eisenbahn.

Nachdem im Januar 1895 eine neue Gesellschaft den Bau der Eisenbahn Astorga-Plasencia übernommen hat, ist am 15. Mai d. J. die letzte Schiene im Eslathale bei Benavente gelegt worden, so dass die Betriebseröffnung in diesem Sommer erfolgen kann.

Die erste elektrische Bahn in Spanien.

Die bisherige Pferdebahn Bilbao-Santurce (15 km) ist als erste in Spanien in eine elektrische Bahn umgebaut worden. Die Zuführung der elektrischen Triebkraft erfolgt durch oberirdische Leitung, die sich 6 m über dem Erdboden befindet. Die Bahn hat 28 Wagen im Verkehr.

Eisenbahn der Sierra de Carthagena.

Diese Bahn, bezüglich deren die Uebertragung der Konzession auf eine Belgische Gesellschaft durch Königlichen Erlass vom 3. Januar d. J. genehmigt worden ist, hat den grössten Theil des Grund und Bodens erworben, so dass mit dem Bau baldigst begonnen werden kann. Die Linie der Belgischen Gesellschaft bildet die Verlängerung der im Besitze einer Englischen Gesellschaft befindlichen Bahn nach dem Hafen von Carthagena, die sehr günstige Ergebnisse erzielt. Die Englische Gesellschaft wird auch die Verlängerung in Betrieb nehmen.

Konzession.

Am 26. März d. J. hat vor dem Provinzialausschuss in Madrid die Vergebung der Konzession für eine Pferdebahn von der Carrera de San Jeronime in Madrid nach Chamartin de la Rosa stattgefunden.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die North West Argentine railway (94 Meilen) hatte im Jahre 1895 (1894) eine Einnahme von 82 117 (62 678) £, eine Ausgabe von 46 986 (45 914) £ und einen Ueberschuss von 35 131 (16 854) £, der sich durch verschiedene Einnahmen auf 39 325 £ erhöhte. Nach Bestreitung der Lasten blieben 1 110 £ verfügbar; die Aussichten für das laufende Jahr sind äusserst günstig.

Die Central Argentine railway (168 Meilen) hatte im Jahre 1895 (1894) eine Einnahme von 774 405 (699 370) £, eine Ausgabe von 416 529 (399 299) £ oder von 57,09 (53,79) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 357 876 (300 071) £, der sich durch 5 954 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 11 430 £ verschiedene Einnahmen auf 375 260 £ erhöhte. Nach Verzinsung der Schuldverschreibungen, Bezahlung der Rente für die gepachteten Strecken, Deckung der übrigen Lasten und Vertheilung eines Zwischengewinns von 1 £ % für das erste Halbjahr waren 103 881 £ verfügbar, welche die Vertheilung eines neuen Gewinns von 1 £ 10 sh. % gestatteten, während 3 169 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gesammtgewinn für das Jahr 1895 betrug demnach 2 £ 10 sh.

Auf Grund des zwischen der Compagnie française des chemins de fer argentins und der Nationalregierung geschlossenen Vertrags hat die Regierung am 1. Mai d. J. von der Linie San Cristobal-Tucuman Besitz ergriffen.

Der Nationalkongress hat die der Buenos Ayres Great Southern railway von der Regierung ertheilte Konzession für die Linie von Bahia Blanca nach Neuquen bestätigt. Die Bauarbeiten sind bereits begonnen.

Uruguay.

Die Central Uruguay railway of Montevideo hatte im zweiten Halbjahre 1895 (II/1894) eine Einnahme von 166 800 (147 278) £, eine Ausgabe von 78 341 (72 432) £ und einen Ueberschuss von 88 459 (74 846) £, der sich durch 3 070 £ Zinsen der Regierungs-Schuldverschreibungen, 513 £ sonstige Zinsen und 7 530 £ Uebertrag aus dem Vorjahre auf 99 572 £ erhöhte. Nach Abzug der Lasten blieben 55 641 £ verfügbar und gestatteten die Vertheilung eines steuerfreien Gewinns von 2,5 % für das Halbjahr, während 5 641 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Gegenüber dem ensprechenden Zeitraum des Vorjahrs haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 6,52 %, aus dem Güterverkehr um 16,29 % und aus dem Viehverkehr um 15,62 % gesteigert. Die Ergebnisse des laufendes Halbjahrs sind bedeutend günstiger als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs; aber trotz der Besserung des allgemeinen Verkehrs und des Ackerbaues wird ein geringer Rückgang im Vieh- und Wollverkehr eintreten, doch wird der Ausfall durch die übrigen Frachtgegenstände reichlich ausgeglichen werden.

Brasilien.

Die Sao Paulo railway company (86 Meilen) hatte im 2. Halbjahre 1895 eine Betriebseinnahme von 9 945 353 Milreïs oder 343 805 Mlrs. mehr als im 2. Halbjahre 1894; die Mehreinnahme vertheilt sich auf alle Frachtgegenstände mit Ausnahme von Zucker, Kaffee und Kohle. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 4 495 166 Mlrs. oder etwas mehr als 45 % der Einnahmen; es verblieben an Reinertrag 5 450 187 Mlrs. = 222 346 £, welche die Vertheilung eines Halbjahrsgewinnes von 6 % gestatteten, während 74 934 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Vorarbeiten für die Neubaulinie zur Ueberschreitung der Serra haben ergeben, dass dieser Bau mehr als 4 000 000 £ kosten würde; es ist daher ein anderer Entwurf in Bearbeitung genommen worden.

Nach der am 7. April d. J. bei Eröffnung des Provinzialkongresses verlesenen Botschaft hat der Staat Sao Paulo gegenwärtig 2 961 km Eisenbahnen im Betriebe, ungerechnet 173 km Privat-Anschlussgeleise; 502 km sind im Bau. Die Sorocabana und Ituana-Eisenbahngesellschaft hat die Vorarbeiten für ihre Linie von San Manoel nach Barra d'Argua Preta auf einer Länge von 160 km vollendet; ein Theil dieser Vorarbeiten ist von der Regierung genehmigt und der Bau wird unverzüglich in Angriff genommen werden.

Die Bahia and San Francisco railway (77 Meilen) hatte im 2. Halbjahre 1895 aus dem Betriebe eine Einnahme von 45 454 £ (gegen 46 386 £ 1894), durch die Zinsengewähr eine solche von 63 000 £ und aus anderen Quellen 461 £, also eine Gesammteinnahme von 108 915 £. Die Betriebs- und Verwaltungskosten betrugen 66 440 £ (gegen 68 648 £ 1894) und der Ueberschuss 42 475 £; zur Vertheilung des gewöhnlichen Gewinnes von 5 % = 10 sh. für den Antheilschein mussten dem für Bauten bestimmten Kapital 2 525 £ entnommen werden, letzteres ermässigte sich dadurch auf 92 349 £.

Die Timbo-Zweigbahn hatte im 2. Halbjahre 1895 einschliesslich 8 944 £ Zinsengewähr und 2 100 £ Erlös aus dem Verkauf von Altmaterial eine Einnahme von 17 065 £ (gegen 15 851 £ 1894); die Betriebs- und Verwaltungskosten verzehrten 12 982 (12 305) £, so dass 4 083 £ verfügbar blieben. Es wurde ein 3 % Gewinn für das Halbjahr vertheilt und der Rest von 33 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

In der am 7. April d. J. bei Eröffnung des Provinzialkongresses verlesenen Botschaft ist über das Eisenbahnwesen des Staates Bahia folgendes bemerkt: Der Eisenbahnbau hat nicht die gewünschten Fortschritte gemacht; indessen ist mit der Strassenbahngesellschaft von Nazareth ein Vertrag für den Bau verschiedener Linien geschlossen worden. Da für den Bau der Eisenbahn von Alagoinhas nach Santo Antonio da Gloria keine Bewerbung eingegangen ist, so ist der Gouverneur der Ansicht, dass der Staat den Bau selbst übernehmen müsse. Am 22. März d. J. hat die Central Bahia-Eisenbahn den Bau der Zweigbahn von Sitio Novo nach Orobo, sowie der Verlängerung bis zum Rio das Contas in Angriff genommen. Endlich am 22. Februar d. J. ist die Reststrecke der Eisenbahn, welche Bahia mit Joazeiro am San Francisco und demnach das gewaltige reiche Gebiet des Oberlaufs dieses Flusses mit dem Meere in Verbindung setzt, eröffnet worden.

Dank dem regelmässigen Schifffahrtsverkehr hat das Becken des San Francisco eine grosse Entwickelung erfahren und seine Erzeugung hat sich in den letzten 3 Jahren verdreifacht; man kann heute das Gewicht der auf dem San Francisco und seinen Zuflüssen beförderten Waaren auf 40 000 t schätzen. Die Einnahmen der Verlängerung der obengenannten Bahia-San Francisco-Eisenbahn beliefen sich vom Eröffnungsjahre 1881 bis einschliesslich 1895 auf 3 574 000 Mlrs.; am höchsten war die Einnahme 1895 mit 661 000 Mlrs. (gegen 560 000 Mlrs. 1894), während die Einnahme 1881 kaum 53 000 Milreïs betrug. Der kilometrische Ertrag stellte sich 1881 nur auf 476 Mlrs., 1895 dagegen auf 1 724 Mlrs. Die Gesammtlänge der Linie von Bahia bis Joazeiro beträgt 575 km, von denen 123 km auf die Privatbahn von Calçada bis Alagoinhas und 452 km auf die Staatsbahn Alagoinhas-Joazeiro entfallen. Die nächstlange Bahn des Staates Bahia ist die Central Bahia-Eisenbahn von San Felix nach Bandeira de Mello, welche 253 km lang ist; alsdann kommt die Bahia und Minas-Eisen-

bahn mit 142 km. Im ganzen umfasst das Eisenbahnnetz des Staates Bahia 1 249 km im Betriebe und 100 km im Bau.

Für die Recife and San Francisco railway (77 Meilen) war das Jahr 1895 ausserordentlich günstig; der Personenverkehr ist um 15 % gegenüber dem Vorjahre gestiegen und nur im Güterverkehr haben die starken Regengüsse eine leichte Verminderung der beförderten Frachtmenge veranlasst. Die Regierung hat die Gesellschaft ermächtigt, vom 1. Januar d. J. ab sowohl für die Personen-, als auch für die Gütertarife die bewegliche Staffel anzuwenden. Im 2. Halbjahre 1895 (1894) betrugen die Einnahmen 92 925 (99 455) £, die Ausgaben 90 156 (72 357) £ und der Ueberschuss 2 769 (27 098) £. Dank der Zinsengewähr konnte die Gesellschaft 6 500 £ Schuldverschreibungen tilgen und einen Gewinn von 5 % fürs Jahr vertheilen.

Die Compagnie générale de chemins de fer brésiliens, die gegenwärtig 417 km im Betriebe hat, erzielte 1895 (1894) auf der Stammbahn und den Verlängerungen eine Einnahme von 8 486 502 (6 457 397) Frcs., eine Ausgabe von 4 191 965 (3 022 543) Frcs. oder 49,3 (46,8) % der Einnahme und demnach einen Ueberschuss von 4 294 537 (3 434 854) Frcs. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme hat sich etwas erhöht, weil die Kohlenpreise und Gehälter infolge des Wechselkurses höher geworden sind; gleichwohl sind die Ergebnisse ausgezeichnet. Auf der Stammlinie Paranagua-Curityba übersteigt der Reinertrag die Zinsengewähr um 3 400 Frcs. für 1 km und auf den Verlängerungen um 302,96 Frcs. für 1 km. Ohne die Höhe des Wechselkurses, dessen Last die Brasilianische Regierung allein zu tragen hat, würde die Zinsengewähr nicht in Anspruch genommen zu werden brauchen. Von den Reinerträgen wurden mit Zustimmung der Regierung 626 175 Frcs. zur Verstärkung des Fahrparks sowie zu Erweiterungen und Vergrösserungen der Bahnanlagen verwendet. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung stellte sich der Reingewinn auf 3 159 569 Frcs., von denen 81 991 Frcs. in die Rücklagen flossen, 400 000 Frcs. als Gewinn (4 %) vertheilt und 2 677 578 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Im Staate Goyaz hat der mit den Vorarbeiten der Eisenbahn Catalâo-Goyaz betraute Ausschuss die Richtungslinie der Bahn bis zur Stadt Entre Rios festgesetzt; gegenwärtig werden die Arbeiten in der Richtung auf Bonifico ausgeführt.

Im Staate Minas Geraës sind im Jahre 1895 219 km neuer Bahnen, die diesem Staate gehören oder von ihm unterstützt sind, dem Betriebe übergeben worden, nämlich von der Sapucahy-Eisenbahn 109 km, Bahia e Minas 22 km, Muzambinho 25 km, Cataguazes 48 km und von der Zweigbahn nach der künftigen Hauptstadt Bello Horizonte 15 km; hierzu kommen noch 15 km Stadtbahnlinien, die in Bello Horizonte gebaut sind. Von den nicht vom Staate Minas Geraës unterstützten Bahnen wurden 1895 auf seinem Gebiete eröffnet: die Zweigbahn von Vespasiano nach der Station la Paz der Centralbrasilianischen Bahn, ferner 31 km von der Linie Uberaba-Uberabinha und 90 km von der Mogyanabahn.

Gegenwärtig hat die Sapucahy-Eisenbahngesellschaft, deren Netz sich über die Staaten Minas Geraës und Rio de Janeiro erstreckt, 410 km im Betriebe, von denen 225 km auf die Stammlinie, 152 km auf die zweite Strecke (Soledade-Caxambu und Santa Izabellinie) und 33 km auf die dritte Strecke (Pirahylinie) entfallen; Ende 1892 betrug das Netz der Gesellschaft nur 228 km.

Entscheidung des Reichsgerichts.

Der § 119 des Reichsgesetzes vom 5. Mai 1886, betreffend die Unfall- und Krankenversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen, bezieht sich auch auf die Haft der Eisenbahnunternehmer aus dem Haftpflichtgesetze.

1. Der Revision ist zuzugeben, dass nach dem Wortlaute des § 119 des Gesetzes vom 5. Mai 1886 nur die auf Verschulden beruhenden Ansprüche des Verletzten und seiner Angehörigen gegen Dritte auf die Berufsgenossenschaft übergehen sollen. Berücksichtigt man aber, dass schon das insoweit gleichlautende Unfallversicherungsgesetz von 1884 den Betriebsunternehmer der Eisenbahn von seiner gesetzlichen Haftung nach § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht befreien, vielmehr jenen Personen diesen Anspruch erhalten wollte (Entscheidungen des Reichsgerichts Band 21 S. 51, Band 23 S. 51), so wird man als den Willen des Gesetzgebers ansehen müssen, dass auch in den Fällen, wo ein Verschulden des Betriebsunternehmers nicht vorliegt, dieser Anspruch bis zur Höhe des von der Berufsgenossenschaft zu Zahlenden auf sie übergehen soll. Denn sonst würde, da jedenfalls der Verletzte doppelten Ersatz nicht verlangen kann, gegen den Willen des Gesetzgebers der Betriebsunternehmer insoweit frei werden. Allerdings fehlt es im Gesetze an einem deutlichen Ausdrucke dieses Willens, aber der Gesetzgeber wollte wesentlich nur das Verhältniss der Arbeiter zu ihren Arbeitgebern regeln, der Einfluss auf die Rechte gegen dritte Personen wird nur nebenbei kurz berührt, und daher erklärt sich wohl die nur den Hauptfall betonende und infolge dessen nicht ganz genaue Fassung. Aus dem Zusammenhange lässt sich aber, wie bereits in einem früheren Urtheile des zweiten Civilsenats des Reichsgerichts (Entscheidungen Band 24 S. 126) angenommen ist, der Wille des Gesetzgebers genügend erkennen.

2. Ohne Erfolg wird auch die Feststellung des Berufungsgerichts angegriffen, dass der Unfall nicht durch das Verschulden des Verletzten verursacht sei. Die Fassung der Gründe, dass, wenn wie hier ein Verschulden des Verletzten und zugleich ein Verschulden des Lokomotivführers vorliege, im Zweifel gegen den Betriebsunternehmer zu entscheiden sei, ist zwar auf den ersten Blick bedenklich; erwägt man aber, dass nach § 1 des Haftpflichtgesetzes den Betriebsunternehmer die Beweislast dafür trifft, dass der Unfall durch das eigene Verschulden des Verletzten verursacht sei, so ist dieser Beweis verfehlt, wenn ein mindestens gleich wirksames Verschulden des Lokomotivführers vorlag. Dem hat offenbar das Berufungsgericht durch jene Worte Ausdruck geben wollen, seine Annahme, der Unfall sei nicht durch das Verschulden des Getödteten, sondern durch das pflichtwidrige Unterlassen des vorgeschriebenen und mit Rücksicht auf die Verspätung des Zuges und die rasche Fahrt besonders nothwendigen Läutesignals verursacht, erscheint daher nicht durch Rechtsirrthum beeinflusst.

3. Endlich beschwert auch die unter b des Berufungsurtheils getroffene bedingte Feststellung den Beklagten nicht. Der § 3 des Haftpflichtgesetzes bestimmt nicht, dass die der Wittwe des Getödteten an sich zu zahlende Rente mit der Wiederverheirathung aufhöre. Wäre der Unfall nicht eingetreten, so würde sie von ihrem dann noch lebenden Ehemanne bis zu dessen Tode alimentirt, der Fall der Wiederverheirathung bis dahin nicht eingetreten sein. Nun erleidet sie zwar, wenn sie sich wieder verheirathet, regelmässig weiterhin einen Schaden nicht, da der zweite Ehemann zu ihrer Alimentation verpflichtet ist; soweit aber dieser dazu nicht fähig ist, wird an ihrer Lage durch die neue Ehe nichts geändert, so dass die Möglichkeit einer Haftung des Beklagten über die Wiederverheirathung hinaus keineswegs ausgeschlossen ist. Vergl. Eger, Haftpflichtgesetz 3. Auflage Seite 371 ff., 383 und die dort angeführten Urtheile.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. März 1896 in Sachen des Preussischen Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion Danzig] wider die Westpreussische landwirthschaftliche Berufsgenossenschaft in Danzig.)

---

§ 33 des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1893, betreffend die Militärpensionen. Berechnung des Diensteinkommens im Reichs- oder Staatsdienste, bei dessen Vorhandensein der Pensionsbezug ruht. Mit Recht legt das Berufungsgericht den § 33 Ziff. c und letzt. Abs. des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1893 dahin aus, dass unter dem neuen Diensteinkommen, von dessen Betrage das Ruhen der Pension abhängen soll, nicht blos das pensionsfähige sondern das gesammte wirkliche Einkommen aus dem Civildienste, in welchen der Pensionär eingetreten ist, zu verstehen sei. Der Wortlaut des Gesetzes lässt nicht den mindesten Zweifel an der Richtigkeit dieser Auslegung zu und was die Revision dagegen ausgeführt hat, verdient keinerlei Beachtung.

Hiernach ist in Gemässheit des § 33 cit. als jetziges Diensteinkommen des Klägers neben seinem eigentlichen Gehalt auch die freie Wohnung, Heizung und Beleuchtung, welche er aus seiner Stelle bezieht, in Ansatz zu bringen. Dass der Werth dieser letzteren Emolumente in den Besoldungsetats mit 598 ℳ berechnet ist, steht ausser Streit. Nichtsdestoweniger wird dem Kläger nur der Betrag von 426 ℳ von der beklagten Militärverwaltung angesetzt. Eine Beschwerde für den Kläger ist hierin nicht zu finden, da er zugeben muss, dass der wirkliche Werth der fraglichen Besoldungstheile den zuletzt genannten Betrag übersteigt. Wenn gleichwohl der Kläger verlangt, dass ihm für diese Einkünfte zusammen nur 300 ℳ aufgerechnet werden dürfen, so ist dieses Verlangen theils nicht recht verständlich, theils beruht es auf der vorerwähnten irrthümlichen Annahme, dass sein neues Diensteinkommen nur, soweit es pensionsfähig sei, in Berechnung genommen werden könne.

Auch die Stellenzulage von 300 ℳ ist vom Berufungsrichter mit Recht dem neuen Diensteinkommen des Klägers zugerechnet worden. Wie sich schon aus der Bezeichnung dieses Einkommentheils ergibt, übrigens auch aus den betreffenden Verhandlungen des Reichstags hervorgeht, handelt es sich hier um einen der Stelle selbst, bezw. dem Stelleninhaber als solchen zugewiesenen Mehrbezug, also nicht um eine augenblickliche persönliche Remuneration oder um eine Belohnung für ausserordentliche Dienste; ein derartiger Bezug

kann aber unbedenklich in das neue Diensteinkommen im Sinne des § 33 cit. eingerechnet werden.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 28. April 1896 in Sachen des Oberinspektors u. Hauptmanns a. D. W. w. Militärfiskus, vertreten durch die Württembergische Militärverwaltung.)

Zeitschriftenschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (Verlag von Julius Springer in Berlin N.)

Heft 6 des 3. Jahrgangs dieser Zeitschrift hat folgenden Inhalt: Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Ueber die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial- (Kommunal-) Verbände. — Stempelpflichtige Rechtsgeschäfte in Kleinbahnangelegenheiten. Von Dr. Karl Hilse in Berlin. — Die Strassenbahnen mit mechanischer Zugkraft in Italien. (Schluss). — Schienenstossverbindung des Bochumer Vereins für Bergbau und Gussstahlfabrikation für Voll- und Kleinbahnen. Mit 2 Abbildungen. — Die Bergbahn auf den Snowdon und der Unfall bei der Eröffnungsfahrt. Mit einer Abbildung. — Gesetzgebung. Preussen: Allerhöchste Erlässe vom 16. April d. J., betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an den Kreis Bergheim zum Bau der Kleinbahn von Möderath nach Bedburg mit Abzweigung nach Elsdorf bezw. an die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Hannover zum Bau und Betrieb der Kleinbahn Voldagsen-Duingen. — England: Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Förderung des Baues von Kleinbahnen in Grossbritannien. — Kleine Mittheilungen: Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen. — Die erste Gebirgsbahn in den Vogesen. — Herstellung einer Kleinbahn in den Kreisen Wittlage und Lübbecke. — Die Württembergischen Schmalspurbahnen im Jahre 1894/95. — Die Niederländischen Trambahnen im Jahre 1894. — Neuere Schienenquerschnitte für die Strassenbahnen in der Stadt Newyork. Mit 3 Abbildungen. — Elektrische Vollbahn Meckenbeuren-Tettnang. — Zeitschriftenschau. — Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind der Eisenbahn-Maschineninspektor Baurath Meyer, Vorstand der Maschineninspektion in Weissenfels sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Pritzel, Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Insterburg, Weber, Vorstand der Betriebsinspektion in Guben, und Recke, Vorstand der Betriebsinspektion in Uelzen zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe IV. Klasse.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Berichtigung der Bekanntmachung (913) auf Seite III der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 36 vom 6. Mai 1896. In die vorstehend bezeichnete Bekanntmachung hat sich insofern ein Druckfehler eingeschlichen, als daselbst als Einführungstermin des bereits am 1. Juni 1896 in Kraft getretenen Nachtrages VI zum Verbands-Gütertarife Theil II Heft 3 der 1. Juli statt der **1. Juni 1896** angegeben erscheint, was hiermit richtig gestellt wird.

Wien, am 16. Juni 1896. (1204)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken wird der Name der an der Strecke Gerolstein-St. Vith gelegenen Haltestelle Willwerath mit zwei „l" und nicht, wie bisher geschehen ist, mit einem „l" geschrieben. Ferner ist die bisherige Schreibweise der an der Fischbachbahn gelegenen Station „Quirscheid" nicht richtig, dieselbe lautet vielmehr „Quirschied".

Berlin, den 15. Juni 1896. (1205)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Bahnhofsverhältnisse in Gera (Reuss) betreffend. Nach Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die bisherige Station Gera (Reuss) S. Stb. am 30 Juni d. J. Abends für die Annahme, Abfertigung und Auslieferung von Eil- und Frachtgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen geschlossen; sie gilt von da an nur als Station der Preussischen Staatsbahnverwaltung. Nur in betreff des Personen- und Gepäckverkehrs bleibt der seitherige Bahnhof in Gera auch in Zukunft noch ein gemeinschaftlicher.

Der Sächsische Antheil am Güterverkehr mit der Stadt Gera und deren Umgebung wird vom 1. Juli d. J. an durch die Sächsische Verkehrsstelle Gera-Pforten vermittelt, die an diesem Tage für den Güterverkehr ihre Doppelbenennung verliert und die neue Bezeichnung Gera (Reuss) S. Stb. erhält.

Für den Personen- und Gepäckverkehr erfolgt die anderweite Benennung erst zum 1. Oktober d. J.

Berlin, den 18. Juni 1896. (1206)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die z. Zt. im Tarif Theil II sowie im Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für Gera (Reuss) S. St. B. ausser Kraft.

Die jetzige Station Gera-Pforten erhält vom gleichen Tage ab die Benennung „Gera (Reuss) S. St. B."

Breslau, den 18. Juni 1896. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Am 1. Juli 1896 gelangt der Nachtrag IV zum Elbumschlagstarif Westösterreich-Riesa-Elbkai zur Einführung, neue Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen — vormalige Böhmische Westbahn — enthaltend. Der Nachtrag IV ist von uns zu beziehen.

Dresden, den 13. Juni 1896. (1208)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August l. J. werden die besonderen Bad. Zusatzbestimmungen zu § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Thieren usw. dahin ergänzt, dass zur Ausstellung von Bescheinigungen zum Zwecke der Erlangung der Frachtermässigung für den Versand von Zuchtrindvieh ab Badischen Stationen aus dem Gebiete des Verbandes der Oberbadischen Zuchtgenossenschaften nur die betreffenden Zuchtgenossenschaften und deren Organe (Ortsvereine und Bezirks-Thierärzte) befugt sind.

Die Ergänzung ist gemäss Vorschrift unter I² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 11. Juni 1896. (1209)
Generaldirektion.

Deutsch-Russischer Gütertarif.

1. Mit Gültigkeit vom 19. Juni alten/1. Juli neuen Stils 1896 wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II der VI. Nachtrag eingeführt. Er enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation. Ausser verschiedenen allgemein durchgeführten Ermässigungen ist hervorzuheben, dass für dieselben Artikel, für welche billigere Ausnahmefrachtsätze nach Moskau gelten, solche auch im Verkehr nach St. Petersburg Zollstation eingeführt werden. Die ermässigten Frachtsätze sind in den Nachtrag nachrichtlich aufgenommen worden. Soweit durch den Tarifnachtrag Verkehrserschwernisse oder Frachtvertheuerungen eintreten, die in jedem Falle besonders ersichtlich gemacht sind, gelten sie erst vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1896. Druckstücke des Tarifnachtrags sind auf den Verbandstationen erhältlich.

2. Vom 19. Juni alten/1. Juli neuen Stils d. J. ab werden die in den Tariftabellen des Theils III A und III B enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahn aufgehoben und erhält die Station Gera-Pforten die anderweite Bezeichnung „Gera (Reuss) (S. St. B.)".

Bromberg, den 15. Juni 1896. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I—III. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Station Breslau, Freiburger Bahnhof der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau in die Hefte I—III, die Stationen Bikás-vasgyár und Breznóbánya der

Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in das Heft II des Ausnahmetarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Station Breslau, Freiburger Bahnhof, ist an den entsprechenden Stellen mit um 1,2 Heller höher als Breslau, Oberschlesischer Bahnhof, gehaltenen Frachtsätzen und der Entfernung von 186 km nachzutragen.

Die Stationen Bikás-vasgyár und Breznóbánya sind im Heft II, Schnitttafel II auf Seite 18 gehörigen Orts mit den Frachtsätzen

bei Bikás-vasgyár von 117 Hellern,
„ Breznóbánya „ 113 „
für 100 kg

und im Entfernungszeiger auf Seite 23

Bikás-vasgyár mit 444 km,
Breznóbánya „ 440 „

nachzutragen.

Kattowitz, den 16. Juni 1896. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-Württembergischer Expressgutverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden die Stationen Eislingen und Meckenbeuren der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 16. Juni 1896. (1212)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Ausgabe neuer Tarifnachträge. Am 1. August d. J. treten die Nachträge VII zu den Heften 1, 2 und 5 und die Nachträge VI zu den Heften 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten ermässigte Frachtsätze der Wagenladungsklassen C 1 und C 2, der Ausnahmetarife 2 a u. b/4 a u. b (Stückgüter in Wagenladungen) und 3 c (Wolle) im Verkehre zwischen Marchegg, den in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfen, ferner Floridsdorf, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau und Sächsischen Stationen, sowie erhöhte Frachtsätze für den Klassengutverkehr zwischen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn und Reichenberg (Sächs. Staatsb. u. S. N. D. V. B.) sowie für Marchegg (K. F. N. B. u. St. E. G.) und Zittau. Ausserdem enthalten diese Nachträge eine veränderte Fassung des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengüter, die Artikel Kleie, Holz, Heu und Stroh, Holzpapierstoff, Strohstoff und gefärbte Baumwolle.

Schliesslich werden durch den Nachtrag VII zu Heft 2 die Sätze des Ausnahmetarifs 2 a u. b (Stückgüter in Wagenladungen) im Verkehre zwischen Leipzig (Bayer. u. Thüring. Bhf.) einerseits und Wien (K. F. N. B.), Floridsdorf, Wien (Staatsbahnhof) und Stadlau andererseits, ferner die Sätze des Ausnahmetarifs 26 a u. b (Petroleum) im Verkehr zwischen Mährisch-Ostrau und Leipzig, Thüring. Bhf. aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. Juli d. J. an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die durch Abänderung und Aufhebung von Frachtsätzen eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 19. Juni 1896. (1213)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1896 wird im Ausnahmetarif 10 die Vorschrift, wonach die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenkoks bei Gestellung von Wagen mit 15 t und höherem Ladegewicht an die Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht geknüpft ist, aufgehoben.

Berlin, den 13. Juni 1896. (1214)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Station Osberghausen. Die Station Osberghausen wird vom 1. Juli d. J. ab in alle Tarife aufgenommen, welche für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (einschl. der Cronberger und Kerkerbachbahn) und den Stationen der übrigen Direktionsbezirke der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahnen und der Brölthaler Eisenbahn bestehen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 15. Juni 1896. (1215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Sächsischer, Breslau-Sächsischer Verband und Niederschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. treten in den oben bezeichneten Verkehren die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn ausser Kraft. Von dem gleichen Tage ab erhält die bisherige Station Gera-Pforten die anderweite Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn“.

Breslau, den 10. Juni 1896. (1216)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Berechnung der Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach Deutz od. Köln nach und von Lintorf und Ratingen (Ost oder West) nach der wirklichen Entfernung tritt in den bezüglichen Fahrpreisen bei einzelnen Fahrkartengattungen und Klassen am 1. August d. J. eine Erhöhung von 10 ₰ ein.

Elberfeld, den 15. Juni 1896. (1217)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln und Essen.

5. Verdingungen.

Ausschreibung von präparirten Holzkohlen. Der Bedarf an präparirten Holzkohlen für 1896/97 in Höhe von 529 000 kg soll vergeben werden. Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes, Gartenstrasse 106, aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, postpflichtig bezogen werden. Angebotseröffnungstermin am 8. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof hier. Die Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von präparirten Holzkohlen“ an die unterzeichnete Direktion bis zu dem oben angegebenen Termin einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 10. Juni 1896. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 4 Stück Centesimalwaagen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“ versehen, zu dem auf Freitag, den 10. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, den 12. Juni 1896. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Drehscheibe von 5,0 m Durchmesser soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe“

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 7. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juni 1896. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Gesucht

wird ein **Verwaltungs-Chef** für die unterzeichnete Eisenbahnverwaltung.

Derselbe muss nicht nur die erforderliche theoretische Vorbildung besitzen, sondern auch im Bau und Betrieb von Eisenbahnen praktisch erfahren sein.

Lebenslauf und Gehaltsansprüche sind einzureichen an die **Centralverwaltung für Secundärbahnen** (1221 RM)
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstr. 88.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 49. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Juni 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 20. Juni 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Zur Feier des 50jährigen Jubiläums des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen.
Preisvertheilung des Vereins.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich.
Deutsche Eisenb.-Tarifkommiss.
Landes-Eisenbahnrath.
Betriebseröffnungen.
Vorarbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen. Rückerstattung des Fahrgelds.
Württ. Eisenbahn-Baugesetz.
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
Hoyaer Eisenbahn.
Kreis Altenaer Schmalspurb.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Allgem. Lokal- u. Strassenbahngesellschaft.
Kleinbahnprojekte.
Strassenbahnen.
Der Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen 1896.
Personalnachrichten:
Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Fahrplanbekanntmachungen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Be- und Entladefristen.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.

Zur Feier des 50jährigen Jubiläums des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen blickt im Jahre 1896 auf eine 50jährige Wirksamkeit zurück; er feiert bei seiner Versammlung am 28. Juli d. J. in Berlin, an seinem Geburtsort, das Fest seines 50jährigen Bestehens. Selten hat ein einigender Gedanke, der unabhängig von der allgemeinen Strömung still seine Wege schritt, so herrliche Früchte auf einem Gebiet gezeitigt, wie der im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen verkörperte Einheitsgedanke auf dem Felde der Eisenbahnthätigkeit. Wenn sich die Angehörigen des Vereins zum Feste rüsten, so blicken heute auch die Augen weiterer Kreise in dankbarem Gedenken auf den Zeitraum zurück, in dem der Jubilar so Grosses geleistet, aus dem das Mahnwort, das er in früher Zeit sich zur Richtschnur nahm, herüberklingt in das Zeitalter vollendeter Thatsachen, das Wort: „Seid einig!"

Die derzeitige geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat es unternommen, den Entwickelungsgang des Vereins an der Hand amtlichen Materials im Zusammenhang darzustellen und seine Begründung auf ihre Ursachen zurückzuführen. Ein Bild seiner Wirksamkeit und seiner Erfolge, das Bände spricht, stellt die von der geschäftsführenden Verwaltung, der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, dem Verein zu seinem Jubiläum dargebotene Festschrift dar, die zeigt, dass der Verein „nicht allein auf dem engeren Gebiet des Eisenbahnwesens Grosses geleistet hat, dass er vielmehr zu einer gesunden wirthschaftlichen Entwickelung unseres Gemeinwesens, zu einer Stärkung unserer inneren politischen Gestaltung und unserer äusseren Wehrhaftigkeit, zu einer Festigung internationaler wirthschaftlicher und politischer Beziehungen des Mitteleuropäischen Staatsgebiets wesentlich beigetragen hat."

Um die Ursachen der Entstehung des Vereins klarzulegen und auf die wichtigeren weitgreifenden Erfolge seiner Thätigkeit hinzuweisen, folgen wir den Darstellungen der Festschrift.

Das Eisenbahn-Zeitalter hat im Deutschen Reiche ein volles Jahrzehnt später begonnen als in England. Die erste wirkliche Eisenbahn, die von Stockton nach Darlington, ist am 27. September 1825 eröffnet. Der Tag, an dem die erste Deutsche Eisenbahn, die Bahn von Nürnberg nach Fürth, dem Betriebe übergeben wurde, ist der 7. Dezember 1835. Es folgte am 24. April 1837 die erste Strecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahn; die erste Preussische Bahn ist die von Berlin nach Potsdam, die am 29. Oktober 1838 feierlich eingeweiht wurde. Nun aber begann es in allen Theilen unseres Vaterlandes rege zu werden. Fast jeder grössere Verkehrsmittelpunkt wünschte mit den benachbarten grossen und kleinen Plätzen durch eine Eisenbahn verbunden zu werden. Jede Eisenbahn aber wurde zunächst als ein für sich selbstständiges Unternehmen in Angriff genommen. Die Gründung, die Bildung der Unternehmergesellschaften erfolgte nach den in jedem Bundesstaate verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen.

Der einzige Staat, nicht allein in Deutschland, sondern

auf der ganzen Erde, der von Anbeginn das Ziel nach einer einheitlichen Gestaltung seiner Eisenbahnen ins Auge fasste, war das Königreich Preussen. Seine einsichtsvolle Regierung erkannte, als die ersten Anträge von Eisenbahnunternehmern an sie herantraten, die grosse Wichtigkeit eines einheitlichen Vorgehens allen diesen Anträgen gegenüber. Bevor es ihr gelang gesetzliche Bestimmungen über die Gründung, den Bau, den Betrieb und die Verwaltung von Eisenbahnunternehmungen zu schaffen, hatte sie zwar einzelne Eisenbahnen in Preussen bereits genehmigt, so die vorgenannte Bahn von Berlin nach Potsdam. Aber ihrer Eröffnung folgte das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen auf dem Fusse nach, und mit diesem Gesetze, das noch heute in Kraft steht, war in Preussen ein fester Boden für eine einheitliche Entwickelung seiner Eisenbahnen geschaffen. Freilich waren die ersten Bahnen mit manchen seiner Bestimmungen nicht einverstanden. Sie empfanden einzelne Vorschriften als lästige Fesseln, sie glaubten, dass die in den ersten Jahren unbefriedigende finanzielle Entwickelung ihrer Unternehmungen nicht zum geringsten Theile verschuldet sei durch die strengen, ihre Freiheit einschränkenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes. In den Kreisen der Eisenbahnen wünschte man eine Beseitigung solcher Bestimmungen, und diese Bewegung war der Anlass, dass die Berlin-Stettiner Eisenbahn die Eisenbahngesellschaften Preussens zu einer Besprechung auf den 10. November 1846 nach Berlin einlud, um auf eine Aenderung der Eisenbahngesetzgebung hinzuwirken. 10 Verwaltungen folgten dieser Einladung. Es waren:

		eröffnet
1.	die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,	1838,
2.	die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,	1839,
3.	die Rheinische Eisenbahn,	1840,
4.	die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn,	1841,
5.	die Berlin-Anhaltische Eisenbahn,	
6.	die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,	1842,
7.	die Oberschlesische Eisenbahn,	1843,
8.	die Berlin-Stettiner Eisenbahn,	
9.	die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn,	
10.	die Berlin-Hamburger Eisenbahn,	1846.*)

Ausser diesen standen zu jener Zeit in Preussen noch folgende Bahnen theils im Betriebe, theils war ihr Bau fast beendet:

a)	die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,	eröffnet 1843,
b)	die Bergisch-Märkische Eisenbahn,	„ 1844,
c)	die Bonn-Kölner Eisenbahn,	
d)	die Köln-Mindener Eisenbahn,	„ 1845,
e)	die Thüringische Eisenbahn,	„ 1846.
f)	die Niederschlesische Zweigbahn,	
g)	die Wilhelmsbahn.	

*) Die Vertreter waren:
1. für die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: von Unruh, Regierungsrath, Jacobs, Stadtrath, Stegmüller, Kaufmann;
2. „ „ Magdeburg-Leipziger Eisenbahn: Schuchard, Stadtrath;
3. „ „ Rheinische Eisenbahn: Mevissen, Präsident, Quadflieg, Direktor, Hauchecorne, Spezialdirektor;
4. „ „ Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn: Kühlwetter, Staatsprokurator;
5. „ „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn: von Cronstein, Major a. D., Vorsitzender der Direktion;
6. „ „ Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn: Dr. Riedel, Geh. Archivrath, Fournier, Assessor und Stadtverordnetenvorsteher;
7. „ „ Oberschlesische Eisenbahn: Schiller, Kommerzienrath, Lewald, Spezialdirektor;
8. „ „ Berlin-Stettiner Eisenbahn: Dr. Rhades, Regierungs- und Medizinalrath a. D., Zenke, Regierungsassessor, Spezialdirektor;
9. „ „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn: Becker, Stadtrath, Cochius, Betriebsdirektor;
10. „ „ Berlin-Hamburger Eisenbahn: Costenoble, Vorsitzender der Direktion, Neuhaus, Baurath.

Es sind dies Verwaltungen, die damals erst geringe Erfahrungen im Betriebe und Verkehr gesammelt hatten und also augenscheinlich das Bedürfniss, an den Berathungen über das Eisenbahngesetz theilzunehmen, noch nicht empfanden. Einladungen zu der Versammlung scheinen auch an sie ergangen zu sein.

Die Versammlung vom 10. November 1846 wählte auf Antrag des Präsidenten Mevissen (Rheinische Eisenbahn) eine Kommission, die unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen Grundsätze für ein neues Eisenbahngesetz zusammenstellen sollte; ferner sollte der Finanzminister gebeten werden, „das Eisenbahngesetz der mündlichen Berathung von Kommissaren sämmtlicher Eisenbahngesellschaften zu unterwerfen."

Hiermit konnte die Tagesordnung als erledigt betrachtet werden. Die Besprechungen hatten aber gezeigt, von welcher Bedeutung solche gemeinsame Berathungen für die allseitige Förderung gemeinsamer Interessen sein konnten. Auf Antrag des Regierungs- und Medizinalraths Dr. Rhades (Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft) wurde daher der weitere Beschluss gefasst, einen dauernden Verband der Preussischen Eisenbahnen mit dem ausgesprochenen Grundgedanken zu bilden,

„die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen durch Einmüthigkeit zu fördern und dadurch ebenso sehr den eigenen Interessen als denen des Publikums zu dienen."

Ob auf diesen Beschluss ein, einige Jahre zurückliegendes Vorgehen des Preussischen Finanzministers — dem damals die Eisenbahnen unterstellt waren — mit eingewirkt hat, lässt sich aus den Akten nicht feststellen. Dieser hatte am 18. Januar 1843 eine Einladung an die Vorstände der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen gerichtet, mit Regierungskommissaren zur Berathung einheitlicher Bestimmungen zusammenzutreten, insbesondere eines gemeinsamen Bahnpolizei-Reglements, das an die Stelle der für die einzelnen Bahnen erlassenen Bahnpolizei-Reglements treten sollte. In dem Erlasse vom 18. Januar 1843 heisst es u. a.: „Insbesondere erscheint es von Wichtigkeit, das Signalwesen, vornehmlich für die Fahrten im Dunkeln, auf den verschiedenen Bahnen gleichmässig zu ordnen, da sonst namentlich bei dem Uebergange des Personals von einer Bahn zur anderen leicht Irrungen und Gefahren entstehen können. . . . Endlich wird es bei der weiteren Ausbildung des Eisenbahnsystems von Wichtigkeit sein, Fürsorge dafür zu treffen, dass die Transportmittel der einen Bahn auf die andere übergehen können, da die Gleichheit der Spurmaasse hierzu allein nicht genügt, sondern auch in manchen anderen Punkten eine Uebereinstimmung nöthig ist, z. B. hinsichtlich der Breite und Höhe der Wagen, der Anordnung der Puffer, der Entfernung der Doppelgeleise von einander und dergleichen mehr. . . ."

Ueber die Verhandlungen der infolge dieses Erlasses im März 1843 zusammengetretenen Versammlung ist ein Protokoll aufgenommen, das sehr beachtenswerthe Vorschläge enthält. Die Berathungen haben indessen, insbesondere soweit es sich um Maassregeln für einen Wagenübergang zwischen den Preussischen Bahnen handelte, damals praktische Folgen nicht gehabt. Immerhin aber ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass der Beschluss der 3 Jahre später vereinigten Eisenbahnmänner durch diesen Vorgang mit beeinflusst worden ist. Denn diese 3 Jahre waren reich an Erfahrungen aller Art gewesen. Der fortgeschrittene Ausbau des Preussischen Eisenbahnnetzes hatte das Bedürfniss nach einheitlichen Einrichtungen sicherlich gezeitigt.

Nachdem die Versammlung vom 10. November 1846 sich dahin entschieden hatte, sich zu einem dauernden Verbande Preussischer Eisenbahnen zu gestalten, wurde beschlossen, die in der Versammlung nicht vertretenen Preussischen Eisenbahngesellschaften zum Eintritt in den Verband aufzufordern. Ferner wurde ein von Vertretern der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ausgearbeiteter Entwurf eines Verbands-

statuts mit geringfügigen Aenderungen angenommen. Aus diesem Statut sind folgende Bestimmungen hervorzuheben:

Zur Mitgliedschaft sollen sämmtliche konzessionirte Preussische Eisenbahngesellschaften berechtigt sein.

Jährlich sollen 2 Konferenzen (im Juni und November), auf Erfordern sollen aber ausserdem ausserordentliche Zusammenkünfte stattfinden.

Die Annahme der gefassten Beschlüsse soll dem freien Ermessen der Mitglieder anheim gegeben werden.

Der Vorstand (die geschäftsführende Direktion) soll für die Dauer von 2 Jahren gewählt werden; ihm gebührt in den Versammlungen der Vorsitz; während der Dauer der Wahlperiode hat er die Geschäfte zu leiten.

Als erste geschäftsführende Direktion wurde die Berlin-Stettiner Verwaltung gewählt; sie begann sofort ihre Thätigkeit, nachdem die in der Versammlung vom 10. November 1846 vertretenen Verwaltungen die Beschlüsse ihrer Bevollmächtigten genehmigt hatten. Ihre erste Handlung von Bedeutung bestand darin, dass sie die Gesammteingabe wegen Aenderung des Eisenbahngesetzes von 1838 ausarbeitete und dem Preussischen Finanzminister überreichte.

Der Einladung zum Beitritt leisteten zahlreiche andere Preussische Verwaltungen Folge. Auf der nächsten, am 28./29. Juni 1847 in Köln abgehaltenen Versammlung waren folgende Eisenbahnen dem Verbande hinzugetreten:

11. die Köln-Mindener Eisenbahn,
12. die Wilhelmsbahn,
13. die Bergisch-Märkische Eisenbahn,
14. die Niederschlesische Zweigbahn,
15. die Thüringische Eisenbahn,
16. die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn,
17. die Prinz-Wilhelmbahn,
18. die Bonn-Kölner Eisenbahn,
19. die Stargard-Posener Eisenbahn,
20. die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und
21. die Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Der Verband besass also nach Ablauf eines halben Jahres eine stattliche Reihe von Mitgliedern. Dieser Erfolg ermuthigte zu dem weiteren Vorgehen, die Grenzen Preussens zu überschreiten. Ein von dem Präsidenten von Wittgenstein (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) in der Kölner Versammlung eingebrachter Antrag, den Verband auf „sämmtliche Deutsche Eisenbahnen" auszudehnen, fand lebhaften Anklang; es wurde einstimmig der Beschluss gefasst:

„Zur Mitgliedschaft an dem Verbande sind sämmtliche konzessionirte Deutsche Eisenbahnverwaltungen, d. h. diejenigen, welche in Deutschland ein Domizil haben, berechtigt."

Im Laufe des Jahres 1847 vermehrte sich infolge dieses Beschlusses die Zahl der Verbandsverwaltungen durch Zutritt folgender Eisenbahnen:

22. Altona-Kieler Eisenbahn,
23. Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn,
24. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn,
25. Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn,
26. Friedrich Wilhelms-Nordbahn,
27. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,
28. Leipzig-Dresdener Eisenbahn,
29. Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn,
30. Mecklenburgische Eisenbahn,
31. Münster-Hammer Eisenbahn,
32. Neisse-Brieger Eisenbahn,
33. Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn,
34. Ruhrort-Krefelder Eisenbahn,
35. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn,
36. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn,
37. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
38. Krakau-Oberschlesische Eisenbahn,
39. Königlich Hannoversche Eisenbahnen,
40. Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn.

Vertreter dieser Verwaltungen traten in der Zeit vom 29. November bis 2. Dezember 1847 zu einer in Hamburg tagenden dritten Versammlung zusammen, zu der ausserdem die Verwaltungen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen und der Taunusbahn unter Vorbehalt ihres künftigen Beitritts Abgeordnete entsandt hatten. Die Hamburger Versammlung wählte für den Verband den Namen:

„Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen",

den er noch heute führt.

So war nach nur einjährigem Bestehen aus dem Preussischen ein Deutscher Verein geworden. Er umfasste damals schon Eisenbahnen des ganzen Deutschen Bundes. Dieses Gebiet seiner Thätigkeit hat der Verein nicht nur beibehalten, nachdem das Deutsche Reich sich von Oesterreich und Ungarn politisch getrennt hat, sondern er hat seine Wirksamkeit auch auf die Eisenbahnen benachbarter Staaten ausgedehnt. Ende März 1896 gehörten ihm 74 verschiedene Verwaltungen mit einer Betriebslänge von 80 998,11 km*) an. Zu seinen Mitgliedern gehören alle Deutschen, Oesterreichischen und Ungarischen Verwaltungen von Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, ferner 4 Niederländische Verwaltungen, 1 Luxemburgische Verwaltung, 3 Belgische, 1 Rumänische und 1 Russisch-Polnische Verwaltung. (Fortsetzung folgt.)

*) Ausserdem nehmen an den Vereinseinrichtungen nach § 6 der Vereinssatzungen noch 18 Bahnverwaltungen mit 522,79 km Betriebslänge theil.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisvertheilung.

Auf Grund der Prüfung der infolge Preisausschreibens der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung vom März 1894 eingereichten Bewerbungen sind von dem nach den bestehenden Bestimmungen hierzu berufenen Preisausschusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

ein Preis von 7 500 ℳ

dem Ober-Baurath Herrn A. Klose in Stuttgart für sein verbessertes System von Radiallokomotiven;

je ein Preis von 3 000 ℳ

1. der Direktion der Ausführungen für Eisenbahn-Oberbau, Abtheilung „Stossfangschiene" in Berlin für die verbesserte Schienenstossverbindung, genannt „Stossfangschiene";
2. der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München für ihr kombinirtes Drehgestell für Lokomotiven;

je ein Preis von 1 500 ℳ

1. dem Inspektor Herrn A. Prasch in Wien für seine neuartige Signalkontrole;
2. dem Oberinspektor Herrn F. Gattinger in Wien für seine Gewitterschutz-Vorrichtung;
3. dem Regierungs-Baumeister Herrn Leschinsky in Breslau für seine selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen;
4. dem Maschinendirektor-Stellvertreter Herrn Belesak in Wien für seine Wagenthür mit zweifacher Drehungsrichtung;
5. dem Eisenbahn-Bauinspektor Herrn F. Maiss in Berlin für seine Verbesserungen an Lokomotivpfeifen und deren Gestängen;
6. dem Regierungsrath Herrn Kemmann in Berlin für sein Werk „Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen";
7. dem Büreauvorstand Herrn E. Rank in Wien für sein Werk „Das Eisenbahn-Tarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirthschaft und Verwaltung";
8. dem Regierungs- und Baurath Herrn von Borries in Hannover und den Hinterbliebenen des Herrn Geheimen Bauraths Büte in Magdeburg für das Werk „Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung";
9. dem Generaldirektionsrath Herrn Dr. Röll in Wien für seine „Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens";
10. dem Geheimen Ober-Regierungsrath Herrn Dr. Gerstner in Berlin für sein Werk „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht".

Berlin, im Juni 1896.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Kranold.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat am 20. d. Mts. unter Nr. 2363 an sämmtliche Vereinsmitglieder und die an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Verwaltungen folgendes Rundschreiben erlassen:

Die im Jahre 1871 die Geschäfte des Vereins leitende Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hatte bei Erstattung des Jahresberichts für die Zeit vom Juli 1869 bis August 1871 Veranlassung genommen, darauf hinzuweisen, dass der im November 1846 gegründete und zu jener Zeit 25 Jahre bestehende Verein eine Ausdehnung erreicht habe, wie sie die Gründer desselben wohl kaum geahnt haben möchten.

Gleichzeitig sprach die genannte geschäftsführende Direktion den Wunsch aus,

„dass nach anderen 25 Jahren der Verein eine Bedeutung und Wirksamkeit erlangt haben möge, welche die gegenwärtige soweit überrage, als der heutige Standpunkt des Vereins von demjenigen vor 25 Jahren entfernt sei!" —

Seit jener Zeit sind wiederum 25 Jahre verflossen, und der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen rüstet sich, gleichzeitig mit der diesjährigen Vereinsversammlung die Feier seines

fünfzigjährigen Bestehens

zu begehen.

Wir haben geglaubt im Sinne unserer Amtsvorgängerin und der Vereinsmitglieder zu handeln, wenn wir, dem seiner Zeit von ersterer gegebenen Beispiele folgend, in einer Festschrift die ganze Entwickelung und Thätigkeit des Vereins in dem nunmehr abgelaufenen halben Jahrhundert seines Bestehens zur Darstellung gebracht haben.

Indem wir die anliegende, von uns verfasste

Festschrift
über die Thätigkeit des
Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
in den
ersten 50 Jahren seines Bestehens
1846—1896

den Vereinsmitgliedern widmen, bitten wir, dieselbe als Festgabe zur Feier des 50jährigen Jubiläums von uns entgegennehmen zu wollen.

Ueber Inhalt und Zweck der Festschrift geben die Einleitung und das Schlusswort Auskunft, wir dürfen deshalb davon absehen, an dieser Stelle hierauf des Näheren einzugehen.

Bei Vorlegung der Festschrift geben wir uns der Hoffnung hin, dass die eingehende Darstellung der Entwickelung des Vereins in den verflossenen fünf Dezennien das Material zur Beurtheilung der Frage bietet, inwieweit der Wunsch unserer Amtsvorgängerin in Erfüllung gegangen ist, und glauben der vollen Zustimmung aller Vereinsmitglieder sicher zu sein, wenn wir unsere Festgabe mit dem weiteren Wunsche begleiten:

„Möge der Verein auch in den nächsten 50 Jahren blühen, wachsen und gedeihen, möge es ihm auch in den kommenden Zeiten vergönnt sein, getreu seinen Satzungen, durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern!"

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2323 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Preisvertheilung für den 8jährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1887 bis 15. Juli 1895 (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2363 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Verwaltungen, betreffend die Festschrift über die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens (abgesandt vom 19. bis 23. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. wird der 3. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, „Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind," ausgegeben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

In der am 9. d. Mts. zu Mainz abgehaltenen gemeinschaftlichen Plenarsitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde die Tagesordnung nach eingehender Debatte erledigt. Ueber die wichtigeren Verhandlungsgegenstände wird folgendes berichtet:

1. Ergänzung des § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften hinsichtlich bedeckter Beförderung verschieden tarifirter Güter. Der diesbezügliche von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau gestellte Antrag, den bisherigen § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften als Abs. 1 zu bezeichnen und eine entsprechende Bestimmung als neuen Abs. 2 aufzunehmen (siehe Nr. 43 S. 379 d. Ztg.) wurde sowohl vom Verkehrsausschuss, als auch von der Tarifkommission mit Stimmeneinheit angenommen.

2. Versetzung roher gesalzener Häute in den Spezialtarif I. Der Centralverein der Deutschen Lederindustrie ersuchte das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin wirken zu wollen, dass die rohen gesalzenen Häute aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I versetzt werden. Da inzwischen weitergehende Anträge eingelaufen sind, wurde die Vertagung dieses Gegenstandes beschlossen und zu dessen Vorberathung ein Unterausschuss bestellt.

3. Frachtermässigung für Zuchtvieh in Wagenladungen. Das Präsidium des Unionklub in Berlin beantragte, die bisher nur für einzelne Stücke Zuchtvieh gewährte Frachtermässigung auf Zuchtvieh in Wagenladungen dergestalt auszudehnen, dass nur zwei Drittel der tarifmässigen Wagenladungsfracht zur Erhebung kommen. Auf Antrag der berichtenden Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn wurde vom Verkehrsausschuss einstimmig, von der Tarifkommission mit 10 gegen 3 Stimmen die Frachtermässigung für Zuchtpferde gutgeheissen. Der Verkehrsausschuss regte an, die Ermässigung auch auf Zuchtvieh auszudehnen.

Die nächste gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 15. September d. J. in Würzburg statt.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der am 26. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen: Mittheilungen über die seit dem 21. November 1895 genehmigten Veränderungen von Ausnahmetarifen sowie mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, betreffend die Tarifirung und Beförderung von Schlempe, Samen und Sämereien in Ballen, Holzlättchendeckengeweben, gewissen Rohrarten, Bruchmetall, Abschnitten von Platten und Blechen, Lederkohle, Diamantin, Kupfervitriol, Kalialaun, Naphthalin, Selenschlamm, Neutralglutin, Graphit, Bauxit, altem bedrucktem oder beschriebenem Papier, Aussteuergut.

Betriebseröffnungen.

Am 1. Juli d. J. wird die der Betriebsinspektion Meseritz, der Verkehrs- und Maschineninspektion Guben unterstellte Theilstrecke Meseritz-Schwerin a/Warthe der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/Warthe mit den Haltestellen Glembuch und Poppe und der Station Schwerin a/Warthe dem öffentlichen Verkehr übergeben. (Siehe die Bekanntmachung S. 436 d. Ztg.).

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lage nach Bielefeld beauftragt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Rückerstattung des Fahrgelds.

Im Geltungsbereich der Preussischen Staatsbahnen ist über die Wiedererstattung des Fahrgelds für bereits gelöste Fahrkarten eine neue, seit dem 1. d. Mts. in Kraft getretene besondere Bestimmung erlassen worden, nach welcher der gezahlte Preis für eine Fahrkarte bei rechtmässig verlangter Rückerstattung auch in dem Falle nicht mehr um den Betrag einer Bahnsteigkarte gekürzt werden darf, dass wegen erheblich verspäteter Abfahrt des Zuges die Reise aufgegeben und die Rückzahlung des Fahrgelds am Schalter von dem Reisenden verlangt wird. In solchen Fällen haben die diensthuenden Stationsbeamten auf den von den Reisenden vorgelegten Fahrkarten unter Beifügung des betreffenden Datums den Vermerk anzubringen: „Wegen verspäteter Abfahrt nicht benutzt." Die Bahnsteigschaffner dürfen derartig bescheinigte Fahrkarten nicht abnehmen.

Württembergisches Eisenbahn-Baugesetz.

Das Amtsblatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten veröffentlicht in seiner Nr. 44 das Gesetz, vom 19. Mai d. J., betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Bau von Eisenbahnen und für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in dem Rechnungsjahr 1896/97, dessen unverändert zur Annahme gelangter Entwurf nebst Begründung in Nr. 31 S. 285 d. Ztg. mitgetheilt worden ist.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Die Liquidatoren empfehlen der Generalversammlung die Genehmigung folgender Vorschläge für Verwendung des Ueberschusses und Vertheilung des Reingewinns. Von dem zur Vertheilung bleibenden Reingewinn an 403 827 ℳ sind zunächst 405 ℳ Uebertrag aus dem Vorjahre zu kürzen, wonach ein Rest von 403 422 ℳ verbleibt. Nachdem hiervon 110 250 ℳ = 5 % Dividende den Prioritäts-Stammaktien und 104 775 ℳ = 5,5 % Dividende den Stammaktien gewährt worden, bleiben 188 397 ℳ zur weiteren Vertheilung, und zwar mit je 94 198 ℳ auf Prioritäts-Stammaktien und Stammaktien. Zu den 94 198 ℳ der Prioritäts-Stammaktien treten 179 ℳ Guthaben aus 1894, daher zusammen 94 378 ℳ = 4,28 % Superdividende auf das gesammte Prioritäts-Stammaktienkapital von 2 205 000 ℳ. Dem Antheile von 94 198 ℳ für die Stammaktien sind zuzurechnen 225 ℳ Vortrag aus 1894, daher zusammen 94 423 ℳ = 4,956 % Superdividende auf das gesammte Stammaktienkapital von 1 905 000 ℳ. Wenn diese Vorschläge von der Generalversammlung und dem Sächsischen Staatsfiskus genehmigt werden, erhalten die Prioritäts-Stammaktien 9,28 %, die Stammaktien 10,456 %, und es werden unter Zuhilfenahme des zur Abrundung erforderlichen Betrags von 69 ℳ, welcher mit Zustimmung der Generaldirektion zu Lasten der Liquidationsmasse zu schreiben ist, die Kupons für 1895 von den Prioritäts-Stammaktien mit je 27,85 ℳ, von den Stammaktien mit je 81,37 ℳ eingelöst werden.

Hoyaer Eisenbahn.

Das Geschäftsjahr 1895/96 weist sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch im Verkehr, welch' letzterer als der stärkste seit dem Bestehen der Bahn zu bezeichnen ist, günstige Ergebnisse auf.

Im Berichtsjahre betrugen die Gesammteinnahmen 64 305 Mark (gegen das Vorjahr mehr 3 427 ℳ) — hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 21 174 ℳ, aus dem Viehverkehr 6 718 ℳ und aus dem Güterverkehr 34 523 ℳ — und die Gesammtausgaben, einschliesslich der persönlichen Gewinnantheile des Vorstands, der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und die Reservefonds I und II, sowie der Tilgung und Verzinsung der Anleihe 43 336 ℳ; in der letzteren Summe sind 2 255 ℳ Ausgaben für Rechnung des Erneuerungsfonds enthalten. Die wirklichen Betriebsausgaben, einschliesslich der gesetzlichen Rücklagen usw., betrugen 41 081 ℳ. Der auf den 6. Juli d. J. einberufenen Generalversammlung kann mithin ein reiner Ueberschuss von 20 968 ℳ (gegen 11 859 ℳ im Vorjahre) zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 3,5 % für die Prioritäts-Stammaktien und 2,5 % für die Stammaktien, sowie zur Tilgung von 12 500 ℳ auf die Umbaukosten, ferner zur Zahlung von 200 ℳ Eisenbahnsteuer und einem Vortrage von 468 ℳ ausreicht.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Nach dem Geschäftsberichte für 1895/96 betrugen die Gesammteinnahmen 264 857 ℳ (gegen 232 463 ℳ im Vorjahre), hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 81 235 ℳ und auf den Güterverkehr 172 553 ℳ und die Ausgaben 172 951 (157 644) ℳ, so dass der Ueberschuss sich auf 91 906 (74 819) ℳ beziffert. Dazu treten aus dem Erneuerungsfonds als Mehrbetrag der für denselben aus den Ausgabetiteln bestrittenen Zahlungen gegenüber der reglementsmässigen Rücklage 1 465 ℳ, wogegen dem Reservefonds A 2 371 ℳ überwiesen werden. Hiernach ergibt sich ein reiner Ueberschuss von 91 000 (66 535) ℳ und nach Abzug der für Verzinsung der 4 % Obligationen erforderlichen 12 000 ℳ und der Staatseisenbahnsteuer ein Reingewinn von 77 346 ℳ. Davon erhält der Reservefonds B 3 788 ℳ, die vertragsmässigen persönlichen Gewinnantheile betragen 2 682 ℳ, als 4,5 % Dividende auf 1 100 000 ℳ Aktien Lit. A gelangen 49 500 ℳ und als 1,5 % Dividende auf 1 000 000 ℳ Aktien Lit. B 15 000 ℳ zur Vertheilung; dem Spezial-Reservekonto Volksbank Halver werden 3 750 ℳ überwiesen, der Gesellschaftsvorstand erhält eine Remuneration von 12 000 ℳ und restliche 1 426 ℳ werden vorgetragen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

In der am 28. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht, aus welchem wir demnächst einen Auszug zum Abdruck bringen werden, genehmigt und die Dividende nach dem Vorschlage des Verwaltungsrathes auf 6,25 % festgesetzt.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Die 4,5 % Theilschuldverschreibungen vom Jahre 1893 werden nunmehr zur Rückzahlung auf den 2. Januar 1897 gekündigt. Den Inhabern der gekündigten Obligationen wird demnächst der Umtausch gegen neue 4 % Stücke angeboten werden.

Kleinbahnprojekte.

Von der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss zur Herstellung einer elektrischen Strassenbahn von Magdeburg nach Schönebeck nachgesucht worden.

Der Landkreis Erfurt plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Erfurt nach Arnstadt.

Im Regierungsbezirk Merseburg und im Herzogthum Anhalt beabsichtigt man eine Kleinbahn von Zörbig nach Cöthen mit einer Abzweigung von Radegast nach Dessau herzustellen.

Von Gemeinden der Kreise Hoya und Syke im Regierungsbezirk Hannover wird die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahnverbindung von Bruchhausen über Vilsen nach Syke geplant.

Der Provinzialausschuss der Provinz Westpreussen hat in seiner Sitzung vom 3. d. Mts. beschlossen, sich an dem Bau der Haffuferbahn mit einer jährlichen Subvention bis 7 000 ℳ Zinsgarantie, also mit 3,5 % von 200 000 ℳ zu betheiligen. Damit dürfte die Ausführung des Projektes endgültig gesichert sein.

Strassenbahnen.

Die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft beabsichtigt nach der „Deutschen Strassen- und Kleinbahnzeitung", sobald ihre Unterhandlungen mit dem Magistrat wegen Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in einen elektrischen erfolgreich beendet sein werden, die Ringbahn zu einer elektrischen Linie umzubauen, die theils oberirdische, theils unterirdische Stromzuführung erhalten soll. Der Umbau soll möglichst noch in diesem Jahre beendet werden.

Die Karlsruher Strassenbahngesellschaft, die bis zum vorigen Jahre „Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft" firmirte, verzeichnet für das Jahr 1895 einen Reingewinn von 58 349 ℳ gegen 39 919 ℳ im Vorjahre, von welchem eine Dividende von 8 % gegen 6 % im Vorjahre zur Vertheilung gelangt.

Magdeburger Strassenbahn. Die Stadtverordnetenversammlung von Magdeburg beschäftigte sich kürzlich mit der Einführung des elektrischen Strassenbahnbetriebes. In der Frage des elektrischen Betriebes wählte die Versammlung 6 Mitglieder, die an der vom Magistrat vorgeschlagenen Informationsreise behufs Besichtigung verschiedener Systeme theilnehmen sollen, lehnte aber ein weiteres Eingehen auf die Sache selbst als nicht dringlich ab. Der Direktor der Magdeburger Strassenbahngesellschaft hatte zu diesem Zweck eine Denkschrift verfasst, welche sich mit der Verschmelzung der beiden Strassenbahngesellschaften beschäftigt. Danach bedarf es keiner näheren Begründung, dass die Verwaltungskosten der vereinigten Gesellschaften sich billiger gestalten müssen, als bei getrennter Verwaltung. Die Hauptpunkte der zu vereinbarenden Bedingungen sind: Konzessionsdauer 50 Jahre, die stillschweigend auf weitere 5 Jahre verlängert gilt, wenn nicht mindestens 2 Jahre vor Ablauf derselben bezw. 2 Jahre vor Ablauf des stillschweigend verlängerten Vertrages die weitere Fortdauer desselben seitens eines der Betheiligten gekündigt wird. Der elektrische Betrieb würde mit oberirdischer Stromzuführung nach dem System Thomson-Houston erfolgen.

Der Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen im Jahre 1894.

Das Ende Mai zur Ausgabe gelangte zweite Heft des Jahrgangs 1896 der Viertelsjahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs bringt u. a. eine Reihe von Zusammenstellungen über den Seeverkehr in den Deutschen Hafenplätzen im Jahre 1894. Danach sind in diesen Häfen (das Deutsche Küstengebiet als ein ganzes betrachtet) im Jahre 1894 143 418 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 31 730 891 Registertons zu Handelszwecken ein- und ausgegangen, woraus sich eine Zunahme gegen das Vorjahr um 9 544 Schiffe (7,1 %) und 2 374 604 Registertons (8,1 %) ergibt. Im Jahre 1875 betrug die Summe aller im Deutschen Reich ein- und aller ausgelaufenen Schiffe 87 558 mit 12 722 710 Registertons Raumgehalt; seitdem hat also die Schiffszahl eine Vermehrung um 63,8 %, der Raumgehalt sogar eine solche um 149,4 % erfahren. Die eingetretene bedeutende Verkehrssteigerung ist durch die immer reger sich gestaltende

Thätigkeit der Dampfschifffahrt herbeigeführt worden. welche die Segelschifffahrt mehr und mehr verdrängt hat. Während im Jahre 1875 im ganzen 17 189 Dampfer mit einem Raumgehalt von 7 182 061 Registertons netto im Deutschen Küstengebiet ein- oder ausgegangen sind, stellte sich die entsprechende Zahl im Jahre 1894 auf 69 315 mit 27 110 585 Registertons; der Dampferverkehr hat sich also während der Zwischenzeit etwa vervierfacht. Dagegen belief sich der Segelschiffsverkehr im Jahre 1875 auf zusammen 70 369 angekommene und abgegangene Schiffe mit einem Laderaum von 5 540 649 Registertons und im Jahre 1894 auf 74 103 Schiffe mit 4 620 306 Registertons, weist also bei einem nicht sehr erheblichen Anwachsen der Zahl einen beträchtlichen Rückgang der Ladefähigkeit der in Betracht kommenden Schiffe auf. Beladen liefen ein und aus im Jahre 1875 63 843 Schiffe mit 9 912 371 Registertons Raumgehalt gegen 114 357 mit 25 489 241 Registertons 1894, in letzterem Jahre also 79,1 % und 157,1 % mehr.

Der Gesammtverkehr der angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich 1894 im Ostseegebiet auf 61 127 mit 11 586 799 Registertons Raumgehalt gegen 60 052 Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 9 926 503 Registertons im Jahre 1890. Der weitaus grösste Theil davon, nämlich 51,6 % von der Zahl und 72,7 % von dem Raumgehalt aller im Jahre 1894 im Ostseegebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe entfiel auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der Deutschen Ostseehäfen unter sich betrug der Zahl nach 45,1 % und der Ladefähigkeit nach 42,2 % der Gesammtschiffsbewegung des Ostseegebiets, während der Verkehr mit den Deutschen Nordseehäfen nur 3,3 % und 3,1 % davon ausmachte.

Im Nordseegebiet erreichten im Jahre 1894 alle ein- und ausgegangenen Schiffe zusammen eine Zahl von 82 539 mit einem Gesammtraumgehalt von 20 216 483 Registertons netto gegen 69 970 Schiffe mit 16 327 781 Registertons im Jahre 1890. Nach der Schiffszahl kamen davon im Jahre 1894 auf den Verkehr der Deutschen Nordseehäfen unter sich 71,1 %, auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen 26,4 % und auf den Verkehr mit Deutschen Ostseehäfen 2,5 %; nach der Ladefähigkeit aller angekommenen und abgegangenen Schiffe entfielen aber 79,5 % auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen, 18,6 % auf denjenigen der Deutschen Nordseehäfen unter sich und 1,9 % auf den mit den Deutschen Ostseehäfen.

Von der Gesammtheit der im Jahre 1894 im Deutschen Reich angekommenen und abgegangenen Schiffe gehörten 104 735 (73,0 % vom Gesammtraumgehalt) der Deutschen Flagge an, und unter den im Jahre 1894 ein- und ausgelaufenen Dampfschiffen waren 47 724 mit 13 833 087 Registertons Raumgehalt (68,9 % der Gesammtzahl oder 51,0 % des Gesammtraumgehalts der angekommenen und abgegangenen Dampfer) Deutscher Nationalität.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Regierungsrath Jakob Henle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist zum Regierungsdirektor ernannt und der Betriebsingenieur Gustav Markert bei dem Oberbahnamt Nürnberg an das Oberbahnamt Würzburg versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird die der Betriebsinspektion Meseritz, der Verkehrs- und Maschineninspektion Guben unterstellte Theilstrecke Meseritz-Schwerin a/Warthe der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/Warthe mit den Haltestellen Glembuch und Poppe und der Station Schwerin a/Warthe dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Haltestelle Glembuch ist zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Wagenladungsgütern und lebenden Thieren, die Haltestelle Poppe und Station Schwerin a/Warthe sind zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Klasse zur Ausgabe.

Die Verkehrsstellen der neuen Strecke werden in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Wechseltarife mit den Preussischen Staatsbahnen sowie mit der Oldenburgischen Staatsbahn einbezogen. Bis zum Erscheinen des in Arbeit befindlichen neuen Gruppentarifs II bezw. bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den Gruppenwechseltarifen werden der Frachtberechnung die Entfernungen für Meseritz unter Zuschlag von 7 km für Glembuch, von 13 km für Poppe und von 19 km für Schwerin a/W. zu Grunde gelegt.

Zugleich für die übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen und die Grossherzogliche Eisenbahndirektion in Oldenburg.

Posen, den 17. Juni 1896. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

I. Vom 1. Juli 1896 ab verkehren Zug 642 von Hildburghausen bis Heldburg 60 und von Heldburg bis Friedrichshall 65 Minuten früher, Zug 643 von Friedrichshall bis Hildburghausen 5 Minuten später als gegenwärtig.

II. Vom gleichen Tage ab fährt Zug 353 ab Lobenstein 8.16, Friesau-Ebersdorf 8.34 bis 8.35, Remptendorf 8.45 bis 8.46, Lückenmühle 8.53 bis 8.54, Liebschütz 9.12 bis 9.13, Zug 352 ab Lückenmühle 9.55, Remptendorf 10.02 bis 10.03, Friesau-Ebersdorf 10.12 bis 10.13, an Lobenstein 10.29, Zug 355 ab Lobenstein 1.55, Friesau-Ebersdorf 2.13 bis 2.14, Remptendorf 2.24 bis 2.25, Lückenmühle 2.32 bis 2.33, Liebschütz 2.51 bis 2.52, Zug 354 ab Liebschütz 3.13, Lückenmühle 3.33 bis 3.34, Remptendorf 3.41 bis 3.45, Friesau-Ebersdorf 3 54 bis 3.55, an Lobenstein 4.11, Zug 356 ab Remptendorf 7.51, Friesau-Ebersdorf 8.00 bis 8.01, an Lobenstein 8.17 und Zug 357 von Ziegenrück bis Triptis 5, Zug 358 von Ziegenrück bis Lobenstein 7 Minuten früher und Zug 351 von Lobenstein bis Ziegenrück 8 Minuten später als jetzt.

III. Vom gleichen Tage ab verkehrt Zug 763 Salzungen 7.05 bis 7.13, Immelborn 7.23 bis 7.28, Kreuzung mit Zug 190, Breitungen 7.39 an und ab, Wernshausen 7.49 bis 7.59, Wasungen 8 15 bis 8.16, Walldorf 8 30 bis 8.31, Meiningen an 8.45 bis 9.06, Grimmenthal an 9.23. Zug 190 wird ab Meiningen verlangsamt und trifft erst 8.15 in Eisenach ein.

IV. Vom gleichen Tage ab verkehrt Zug 127 unter Beibehaltung des Anschlusses von dem früher gelegten Zuge 763: Ritschenhausen ab 9.15, Grimmenthal 9.22 bis 9.27, Suhl 10.02 bis 10.05, Zella-St. Blasii 10.22 bis 10.24, Oberhof 10.39 bis 10.40, Gräfenroda 11.10 bis 11.13, Plaue 11.21 bis 11.26, Längwitz 11.35 bis 11.36, Arnstadt 11.40 bis 11.44, an Neudietendorf 12.01 Anschluss an Schnellzug 9 nach Halle und Leipzig. Auf den nicht genannten Stationen bleiben die Aufenthaltszeiten wie bisher.

Erfurt im Juni 1896. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. In der Strecke Sambor-Chyrów wurde der Gesammtverkehr am 13. Juni d. J. wegen Hochwasser eingestellt und mit 19. Juni wieder aufgenommen.

Wien, am 19. Juni 1896. (1224)

4. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Der im Binnen-Gütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisenerze usw.) wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. durch folgende Frachtsätze ergänzt:

Nach Riesa-Elbkai von		
Breitenhof	0,32	Mark für 100 kg.
Grünstädtel	0,31	
Hainsberg	0,18	
Johanngeorgenstadt	0,34	
Schönfeld	0,28	
Schwarzenberg	0,30	
Weipert	0,32	

Dresden, am 18. Juni 1896. (1225)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Tarifheft IA (Verkehr Badische Bahn-Mittel- und Westschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der VII. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher zum Preise von 25 ₰ von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden kann, enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze und Bestimmungen des Haupttarifs und der Nachträge I—VI, ferner neue Frachtsätze für Kirch-

heim bei Heidelberg und Kuppenheim sowie für verschiedene Schweizerische Stationen.
Karlsruhe, den 19. Juni 1896. (1226)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Kray Süd des Direktionsbezirks Essen in den Gütertarif (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Münster, den 17. Juni 1896. (1227)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil III Heft 2 vom 1. November 1894 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der Abtheilungen I u. II, Ermässigung und Berichtigung von Frachtsätzen, sowie Aenderungen von Stationsnamen.
München, im Juni 1896. (1228)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V vom 20. August 1880. Mit Wirkung ab 1. Juli 1896 kommen für die nachbezeichneten Artikel bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg von Halbstadt (St. E. G.) nach Kufstein (B. St. B.) folgende Frachtsätze zur Einführung:

	kr. Oe. W.
a) für Gasretorten, cylindrische von Chamotte	106
b) für Chamottemörtel, Chamottemehl, Chamottespeise, Chamotteröhren, Chamottemuffeln, Thon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen, lose oder in Säcken	100
c) für Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfeste Ziegel für 100 kg.	97

München, im Juni 1896. (1229)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Deutsch-Orientalischer Verkehr. Güterverkehr von Deutschland nach Semlin trans. Aus Anlass der Schliessung der jetzigen Güterstation Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahnen erhält die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Juli d. J. ab die neue Bezeichnung „Gera (Reuss) S. Stsb." und tritt letztere mit den bisherigen Entfernungen und Frachtsätzen an die Stelle der bisherigen Station Gera (Reuss) S. Stsb. Die Entfernungen und Frachtsätze für Gera-Pforten sind sonach vom 1. Juli d. J. ab in den Tarifen für oben bezeichnete Verkehre zu streichen.
Breslau, den 16. Juni 1896. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli d. J. kommen im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande die Nachträge VIII zum Gütertarifheft Nr. 4 und IV zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung. Sie enthalten im wesentlichen Bestimmungen über die Schliessung der bisherigen Station „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb." und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb."
Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.
Abgabe der Nachträge kostenfrei.
Strassburg, den 17. Juni 1896. (1231)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Cement ab Kirchheim bei Heidelberg und Kuppenheim nach der Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ein Ausnahmetarif erschienen. Derselbe kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 16. Juni 1896. (1232)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Verband. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Deutsch-Ostafrika-Verkehr über Hamburg. Mit dem 1. Juli d. J. wird die Station Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn geschlossen und die für diese Station bestehenden Entfernungen und Frachtsätze auf die Station Gera-Pforten, welche die Bezeichnung „Gera (Reuss) S. St. E." enthält, übertragen.
Altona, den 17. Juni 1896. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn. An Stelle der Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M., Halle und Magdeburg einerseits und der Prinz Heinrichbahn andererseits in den Heften No. 5 vom 1. September 1889, Nr. 7 vom 1. März 1890, Nr. 8 vom 1. Oktober 1890, Nr. 11 vom 1. Februar 1891, Nr. 12 vom 1. Dezember 1891, Nr. 13 vom 1. Mai 1892 und im Ausnahmetarif Nr. 11 vom 1. Juli 1893 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. August 1896 neue, theils ermässigte, theils gering erhöhte Frachtsätze durch neue Hefte Nr. 5 für den Direktionsbezirk Frankfurt a. M., Nr. 13 für den Direktionsbezirk Magdeburg und Nr. 17 für den Direktionsbezirk Halle zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau.
Strassburg, den 18. Juni 1896. (1234)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Am 1. Juli cr. tritt Nachtrag X zu Theil I B (Allgemeine Tarifvorschriften) und Nachtrag XII zu Theil II (Tariftabellen) in Kraft.
Diese Drucksachen können kostenfrei von unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.
Im Theil I A vom 1. Januar 1893 ist die Zusatzbestimmung (5) zu Art. 5, nach welcher die dem leichten Verderben unterworfenen Güter von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, zu streichen.
Strassburg, den 17. Juni 1896. (1235)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Italienischer Verband. Die seitherige Abfertigungsstelle Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn wird mit Ablauf des 30. Juni 1896 für den Güterverkehr geschlossen. Im Zusammenhange hiermit erhält die seitherige Station Gera-Pforten am 1. Juli 1896 die neue Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn" und gelten für sie die Frachtsätze der seitherigen Abfertigungsstelle Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn, in vollem Umfange, soweit nicht die Frachtsätze der bisherigen Station Gera-Pforten billiger sind.
Im Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs ist somit die Station Gera-Pforten mit Frachtsätzen zu streichen und unter Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn der Schnittsatz für Peri der Klasse A und des Ausnahmetarifs 4 von 64,17 in 63,93 Franken abzuändern.
Strassburg, den 17. Juni 1896. (1236)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem vom 25. September 1887 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von frischen Beeren, frischem Stein- und Kernobst, sowie frischen Weintrauben als Stückgut zwischen Badischen, Elsass-Lothringischen und Pfälzischen Stationen einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen anderseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der II. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann, enthält u. a. direkte Frachtsätze für die Stationen der Kaiserstuhlbahn, sowie eine Bestimmung, wonach die in dem genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit dem 1. Oktober l. J. ohne Ersatz ausser Kraft treten.
Für derartige Sendungen nach und von den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ergibt sich nach dem 1. Oktober 1896 die billigste Fracht bei der Umkartirung in den in Betracht kommenden Deutsch-Schweizerischen Uebergangsstationen.
Karlsruhe, den 15. Juni 1896 (1237)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Nothstandstarif für Düngemittel. Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit der Artikel: „Schlempekompostdünger (Gemisch von Schlempe und Torfmull)" unter Ziffer I des Nothstandstarifs für Düngemittel vom 15. Juni 1896 und zwar in der letzten Zeile vor „Walkhaare" aufgenommen.
Berlin, den 18. Juni 1896. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar Eisenbahn. Am 1. Juli l. J. treten für den Verkehr zwischen Birkenau, Fürth i. Odenw., Mörlenbach, Reisen, Rimbach und Seeheim einer- und der Station Offenbach a. M. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.
Darmstadt, den 17. Juni 1896. (1239)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Frachtberechnung für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen aus Ungarn nach Bayern und Süddeutschland. Für lebendes Geflügel in Wagenladungen, welches von Ungarischen Stationen nach Bayern und Süddeutschland verfrachtet wird und auf den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen zur Umexpedition gelangt, erfolgt die Frachtberechnung auf Deutscher Seite nach dem Flächenraum der benutzten Eisenbahnwagen auf Grund der Frachtsätze für Kleinvieh.

Nachdem an den Geflügelspezialwagen der Ungarischen Staatsbahn der wirkliche Flächenraum nicht angeschrieben ist und dieselben entweder überhaupt keine Angaben über die Bodenfläche oder nur solche aufweisen, welche sich auf die von den Steigen bedeckte Nutzfläche beziehen, wird der Flächenraum dieser Wagen zum Zweck der Frachtberechnung bis auf weiteres durch Multiplikation der angeschriebenen Wagenlänge und Breite ermittelt.

Die Berechnung der Fracht nach dem im Frachtbriefe angegebenen Gewicht des Geflügels ist bei Wagenladungssendungen unzulässig.

München, im Juni 1896. (1240)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf die in Nr. 40 der Zeitung erlassene Bekanntmachung vom 14. Mai d. J. wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die vom 1. Juli d. J. ab bezüglich der Anwendung der Massenfrachtsätze eintretende Beschränkung bei Neu-Strelitz sich nicht auf diejenigen Sendungen bezieht, welche nach den in der Richtung nach Mirow gelegenen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn weiterbefördert werden. Auch dehnt sich die Beschränkung nicht auf Kleinbahnen aus. Die Weiterbeförderung mittelst letzterer wird vielmehr im Sinne der Bekanntmachung der Beförderung mittelst Landfuhrwerks gleich geachtet.

Kattowitz, den 20. Juni 1896. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und den Wiener Bahnhöfen etc. andererseits. Die im Nachtrage VI zum Tarife Theil II, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes unter Pos. 1 A und D und Pos. 3 für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und Wien K. E. B. und K. F. J. B. andererseits enthaltenen direkten Frachtsätze des Klassenguttarifes und der Ausnahmetarife 12 a–e und 12 f finden in gleicher Höhe auch für den Verkehr mit den Stationen Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Wien und Stadlau der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Wien und Floridsdorf der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Anwendung.

Wien, am 17. Juni 1896. (1242)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. August d. J. treten in den direkten Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen des Rheinisch-Schweizerischen Personen- und Gepäckverkehrs der Station Interlaken Erhöhungen ein, worüber Näheres bei den betheiligten Verwaltungen erfragt werden kann.

Mainz, den 18. Juni 1896. (1243)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab wird Nachtrag 1 zum diesseitigen Lokal-Personentarif vom 1. Januar 1893 ausgegeben, welcher Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und neue Tarifsätze enthält.

Nachtrag ist zum Preise von 0,05 ℳ bei unseren Abfertigungsstellen zu haben.

Die in dem Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Blankenburg a/H., den 22. Juni 1896.
Die Direktion (1244)
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.

6. Be- und Entladefristen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 erhält der letzte Absatz zu Abschnitt II. D. I. (Seite 18 — Ueberführung in Berlin —) folgende Fassung:

„Wird die Ueberführung erst nach erfolgter Bereitstellung der Wagen verlangt und gestattet, so wird die Dauer der Beförderung von der Eingangs- nach der Entladestation auf die Entladefrist nicht angerechnet. Zur Anrechnung kommt nur die Zeit, die auf der Eingangsstation von der Bereitstellung des Wagens bis zum Eintreffen der Verfügung über die Weitersendung nach der Entladestation verstrichen ist."

Berlin, den 19. Juni 1896. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung dreier Centesimalwaagen ohne Geleisunterbrechung von 30 000 kg Tragfähigkeit und 7 oder 7,5 m Brückenlänge in 3 Loosen für die Bahnhöfe in Bublitz, Danzig Weichselbahnhof und Marienburg i/Westpr. am 15. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 14 Tage. Angebotbogen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Genaue Zeichnungen der Centesimalwaage und des Fundaments müssen von den Bewerbern mit den Angeboten eingereicht werden. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preuss. Staatsanzeiger Nr. 50 vom 26. Februar 1896 bekannt gemacht.

Danzig, den 19. Juni 1896. (1246)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 29 Loosen. Zur Besichtigung vom 18. Juni bis 8. Juli (Sonntage ausgenommen) von 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges. Centraldienst IVe Abth. Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis 8. Juli portofrei an den Centraldienst Ie Abth. Utrecht.

Submittenten sind bis zum 17. Juli an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 18. Juni 1896. (1247)
Der Generaldirektor.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1896.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Juni 1896.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 20. Juni 1896.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1–4).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Aegyptens.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Bahnverbindung Bosniens mit Dalmatien.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Wiederanstellung von Eisenbahnbediensteten, welche durch strafgerichtliches Urtheil vom Dienste entfernt wurden.
Optisches Kontrolsignal System Prasch.
Fahrgeschwindigkeit bei den Eilzügen der Oesterr. Staatsb.
Eröffnung von Stationen.
Generalversammlungen.
Gegenseitiger Brandschaden-Versicherungsverband Oesterreichischer Eisenbahnen.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Zusatz zum Transportreglement.
Aenderung von Stationsnamen.
Jahresfahrplan für den internen Verkehr.
Gesetz für Bau und Betrieb von Nebenbahnen.
Gebühr für Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen.
Simplondurchstich.
Betheiligung des Staates bei der Verwaltung von Eisenbahngesellschaften.
Aus den Niederlanden:
Holländische Eisenbahngesellsch.
Aus Südamerika:
Chile.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Eisenbahnen Aegyptens.

Von P. F. Kupka.

Ein im dicht bevölkerten Nildreieck Unterägyptens vielfach verzweigtes und in dem schmalen, fruchtbaren Nilthale Oberägyptens auslaufendes, vortrefflich verwaltetes Staatseisenbahnnetz steht dem heutigen Aegypten zu Gebote.*) Den Stütz- und Mittelpunkt bildet naturgemäss Kairo, wo die Hauptverkehrsadern münden; die westliche geht von Alexandrien über Damanhûr, nach Uebersetzung des Rosettearmes über Kafr Zayat und Tanta, endlich nach Ueberschreitung des Damiettearmes bei Benha el Asl nach Kairo (208 km); die östliche Linie zweigt von Tanta ab und erreicht am linken Ufer des Damiettearmes über Mehâllet Roh, Talka und Scherbin die Stadt Damiette (115 km). Diese beiden Hauptlinien sind einmal durch die Linie Damanhûr-Dessûk-Mehâllet Roh (64,8 km), ein zweites Mal durch die nördlicher gelegene, ihrem gänzlichen Ausbau entgegengehende Linie Kalline-Scherbin mit einander verbunden.

Von Benha el Asl führt eine Abzweigung nach Zagazig und weiter östlich nach Ismailia am Suezkanal, dann denselben entlang in südlicher Richtung nach Suez (198,5 km). Von Zagazig ausgehend verbindet eine zweite Linie über Belbeïs, Schibin el Kanatîr und Kalyûb (62,3 km) die Suezbahn mit Kairo.

Die alte, 1857 vollendete, von Kairo direkt östlich durch die Wüste geführte Suezlinie (145 km) musste infolge des gänzlichen Wassermangels und der aussergewöhnlich schwierigen Betriebsverhältnisse wieder verlassen werden.

Am linken Ufer des Rosettearmes, und zwar von Teh el Barûd ausgehend, zweigt eine Linie, dem Nil folgend, nach Embabêh ab, die sich hier, ohne nach dem gegenüberliegenden Kairo zu übersetzen, unmittelbar an die Nilthallinie anschloss.

Nach langwierigen Unterhandlungen gelang es, den Bau der ersten Eisenbahnlinie Alexandrien-Kairo im Jahre 1852 in Angriff nehmen und diese (nach abermaliger Unterbrechung) im Jahre 1856 eröffnen zu können. Erst mit dem Regierungsantritt des Khedîw Ismail Pascha (1863) ward die Thätigkeit im Eisenbahnbau eine regere; vorerst fasste er eine geeignetere Verbindung mit Suez ins Auge, die nach mancherlei Fährlichkeiten am 8. September 1868 in feierlicher Weise dem öffentlichen Verkehr übergeben, womit gleichzeitig die alte Suezlinie verlassen wurde; Damiette erhielt die Schienenverbindung erst im Jahre 1869. Des Vizekönigs besondere Fürsorge galt jedoch der grossen Nilthallinie, der sogen. Sudan-

*) Zum Zwecke der leichteren Uebersicht ist eine kleine Karte auf folgender Seite beigedruckt.

eisenbahn, die bis nach Khartum, dem Schlüssel Mittelafrikas, sich erstrecken sollte.

Als Ausgangspunkt für die Oberägyptische Linie war ursprünglich Gizeh am linken Nilufer in Aussicht genommen, später jedoch das heutige, etwas nördlicher und Kairo gegenüber gelegene, Bulâk ed Dakrûr hiefür gewählt; die Strecke bis Miniêh (237 km) wurde im Jahre 1867, die Zweigbahn von Wasta nach dem äusserst fruchtbaren Fayûm 1869, dann die Hauptlinie bis Siût (Assiut) 1874 eröffnet. Finanzielle Schwierigkeiten bereiteten allen weiteren Plänen ein jähes Ende. (Nähere Angaben siehe „Die Eisenbahnen Aegyptens“ im „Archiv f. E.“ 1890. S. 746—757.)

Es mag erwähnt werden, dass es neben diesen Staats- noch 3 kleinere Privatbahnen gibt und zwar: Alexandrien-Ramlêh (6,4 km), etwa in gleicher Richtung mit der Staatsbahnlinie nach Rosette; ursprünglich ebenfalls im Staatsbesitz, wurde sie der Alexandria & Ramlêh Ry. Co. überlassen und dient heute ausschliesslich dem Personenverkehr; nahe dem im Süden der Stadt gelegenen Rumêleplatz befindet sich der Bahnhof der 1888 konzessionirten Linie Kairo-Heluân (20 km); und drittens die anfänglich nur für eigene Zwecke, d. h. behufs Entlastung des Suezkanals von der kleinen Schifffahrt bestimmte Schmalspurbahn (90 cm) Port Said-Ismailia (etwa 68 km); auf Wunsch der Regierung, die sich gemäss dem Uebereinkommen vom 3. Dezember 1891 auch einen Antheil an den Reineinnahmen sicherte, dient die Linie gleichzeitig öffentlichen Interessen und zwar sowohl dem Personen-, als Post- und Güterverkehr.

So stellt sich in grossen Zügen das Bild des Eisenbahnnetzes dar, das noch durch verschiedene neuere Verbindungs- und Zweiglinien vervollständigt wird; es schmiegt sich naturgemäss an die seit Jahrtausenden benutzte Verkehrsstrasse des mächtigen Stromes an, der sich wieder in zahlreiche grössere und kleinere Kanäle verästelt.

Nachdem jetzt durch die militärischen Maassnahmen Englands im Sudan die Erörterung der Eisenbahnfrage neuerlich in den Vordergrund gerückt wurde, mag es gestattet sein, auf die Geschichte der Bahnlinie mit einigen Worten zurückzukommen. Schon 1855 wurde das Gelände zwischen Assuân und Khartum untersucht und ein Plan ausgearbeitet, dem jedoch ein zweiter, nämlich Khartum von Suakim am Rothen Meer aus über Berber zu erreichen, gegenüberstand. Bekanntlich begann England zur Unterstützung seiner missglückten Sudanexpedition erst im Jahre 1885, also viel zu spät, den Bau dieser 394 km langen Strecke, wovon mit dem Aufgebote aller Kraft innerhalb 3 Monaten 32 km zwar vollendet, aber nothgedrungen bald ihrem Schicksale überlassen wurden.

Ismail entschied sich, nachdem dem Bahnbau zwischen Assuân und Wadi Halfa grosse Schwierigkeiten im Wege standen, für den Anfangspunkt in Wadi Halfa, 885 km in der Luftlinie von Kairo entfernt; der vorläufige Endpunkt sollte Metammeh, am linken Ufer des Nils gegenüber Schendi unter dem 16° 14′ nördlicher Breite und 32° 25′ östlicher Länge sein. In Schendi, das etwa in gleicher Entfernung (160 km) von Berber und Khartum liegt, vereinigen sich die Kameelstrassen von Khartum, den Weissen Nilländereien, sowie von Hamdal, Suakim und der Rothen Meerküste.

Die Bahn folgt von Wadi Halfa dem rechten Nilufer über Akaschêh nach Kojêh (257,4 km), übersetzt daselbst den Strom und geht am linken Ufer bis El Debbêh (weitere 347,5 km); hier beschreibt der Nil eine grosse Biegung nach Osten, weshalb die Bahn, die Bahindawüste durchschneidend, unmittelbar

nach Schendi bezw. Metammeh geht (weitere 283,2 km), zusammen also 888,1 km. Nach nochmaligen genauen Vermessungen wurde die Verdingung ausgeschrieben. Der Bau war, ausgenommen die zweimalige Nilübersetzung, kein besonders schwieriger oder kostspieliger; es sollten die gesammten Bau- und Ausrüstungskosten bei 3′6″ Englisch, gleich 1,07 m Spurweite, 50 Pfund schweren Schienen für den laufenden Yard (0,91 m), Höchststeigungen von 1 : 50 und kleinsten Krümmungshalbmessern von 500′ (152,4 m) 4 000 000 ℒ, oder 7 240 ℒ pro Mile (etwa 4 500 ℒ für das Kilometer) nicht überschreiten. Von dieser Summe waren $^3/_8$ im Inlande auszugeben, während $^5/_8$, also der Löwenantheil, nach dem Auslande, d. h. nach England gehen konnte. Auch hier verleugnete sich der gute Rechner nicht.

Unter grossen Festlichkeiten wurden am 11. Februar 1875 die Arbeiten in Wadi Halfa oberhalb der zweiten Stromschnelle begonnen, auf etwa 200 km ausgedehnt, jedoch nur zur Hälfte bis Akaschêh (120 km) vollendet, um, als der Verlauf der Dinge im Sudan eine schlimme Wendung nahm, der bedeutenden Kosten wegen, wieder aufgegeben zu werden. Das heute im Betriebe stehende Stück Wadi Halfa-Sarrâs erleichtert einigermaassen den Vormarsch und Nachschub der Engländer.

Ismail's Prachtliebe und ausschweifende Baulust hatten die Finanzen Aegyptens arg zerrüttet; 1879 folgte ihm sein Sohn Tewfik als Khedîw, jedoch behielt sich Europa mit der Schaffung einer internationalen Aegyptischen Staatsschuldenkasse fortab die Aufsicht über die Geldgebahrung im Lande vor.

Die Verwaltung der Eisenbahnen war damals eine ebenso kostspielige als schwerfällige und die Buchhaltung unnöthigerweise in Französischer und Arabischer Sprache geführt; im Jahre 1869 kostete das Zugkilometer 7 sh., dabei die Lokomotivkraft allein 3 sh. 5 d.; die Gebühren sind ausnehmend hohe, besonders die für die Reisenden der Peninsular and Oriental Ueberlandlinie; sie betragen in der I. Klasse $4^3/_4$ d. und in der II. Klasse $2^1/_2$ d.; für Eilgut wird $4^1/_4$ d.. für Frachtgut 1 d. für die Tonne und Englische Meile eingehoben.

Eine Neugestaltung von Grund aus war daher von höchster Wichtigkeit. Es wurde die Verwaltung der Eisenbahnen einem Engländer (Goeschen) und einem Franzosen (Joubert) übertragen, mit der gleichzeitigen Verpflichtung, sobald es angeht für die Verbesserung der Verwaltung nach jeder Richtung hin geeignete Vorschläge zu erstatten. Auf Grund der während etwa eines Jahres gesammelten Erfahrungen wurden die bisher getrennten Verwaltungen der Eisenbahnen, Telegraphen und des Hafens von Alexandrien vereinigt und im Dezember 1876 ein aus 3 Mitgliedern, einem Engländer, welcher gleichzeitig den Vorsitz führt, einem Franzosen und einem Aegypter bestehender Verwaltungsrath eingesetzt; heute sind es die Herren W. F. Halton, Prompt und Boghos Nubar, welche in dieser Eigenschaft ihres Amtes walten.

Der Eisenbahnbau ruhte während der Uebergangszeit gänzlich, denn die Leitung beschränkte sich vorerst darauf, Ordnung im Dienste zu schaffen. Ueber die Reinerträgnisse hat sie kein Verfügungsrecht, sondern führt diese an die Caisse de la Dette publique ab, wo sie für allgemeine Zwecke Verwendung finden; andererseits obliegt ihr, dafür Sorge zu tragen, dass die jährlichen Ausgaben 45 % der Einnahmen nicht überschreiten; die unter diesem Satze erzielten Ersparnisse bilden Rücklagen für Eisenbahnzwecke. Waren auch die finanziellen Ergebnisse des Betriebes keine unbefriedigenden, so blieb doch deren Entwickelung eine von allen Zufälligkeiten empfindlich berührte, schwankende; die Höhe der Tarife war thatsächlich ohne jede Berechtigung.

So betrug die Grundtaxe in Millièmes*), ohne Rücksicht auf die Entfernung, für den Reisenden und die Englische Meile in der

		Millièmes (Unterägypten)	(Oberägypten)
I. Klasse 8,5	II. Klasse 5,5	III. Klasse 3,0	III. Klasse 2,5
das entspricht für 1 km			
I. Klasse 5,3	II. Klasse 3,4	III. Klasse 1,9	III. Klasse 1,5

Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Bevölkerung Ober- und Unterägyptens, sowie auf den scharfen Mitbewerb der Nilschifffahrt, sind die Fahrpreise für Oberägypten niedriger gehalten. Bei Schnellzügen, die jedoch keine III. Klasse führen, erhöhen sich die obigen Preise um 20 %.

Die Gewichtseinheit beim Eilgut waren 20 Rotl = 8,9 kg, beim Frachtgut 1 Kantar (100 Rotl) oder 44,54 kg.

Den Allgemeinen Tarif aus dem Jahre 1888 lassen wir am Schluss dieser Seite folgen.

An Nebengebühren wurden eingehoben: für jede Abfertigung, ausgenommen Reisegepäck, an Stempel- und Einschreibgebühr je 10 Millièmes; Versicherungsgebühr 1 Millième für je 1 ℒ E. des erklärten Werthes, mindestens aber 10 Millièmes; bei Frachtgut ausserdem noch für das Kantar eine Bahnhof-, dann Auf- und Abladegebühr von je 2 Millièmes; eine Wägegebühr von 1 Millième, endlich eine Zählgebühr von 0,25 Millième für das Stück.

Nicht mit Unrecht durfte ich wohl in dem im „Archiv" veröffentlichten Aufsatze die damals gültigen Tarife sowohl im Hinblick auf die sehr billige Wasserfracht, als auch die wohlfeilen landesüblichen Verkehrsmittel, Esel und Kameele, als aussergewöhnlich hohe bezeichnen, eine Ansicht, die von einem Mitgliede der Eisenbahnverwaltung allerdings nicht getheilt wurde.

Nachdem die Verwaltung vorerst um 25 % ermässigte Rückfahrkarten für die I. und II. Klasse eingeführt, damit aber keine nennenswerthen Erfolge erzielt hatte, entschloss sie sich, diese Begünstigung ab 1887 auch auf die III. Klasse auszudehnen. Im nächsten Jahre ergab sich gegenüber 1887 beim Personenverkehr:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
beförderte Personen .	— 5,24 %	+ 1,19 %	+ 21,7 %
Einnahmen . ℒ E.	— 3 468	+ 807	— 2 229

oder trotz einer Vermehrung um 186 847 (Civil-) Reisende ein beträchtlicher Ausfall in den Einnahmen.

Im Jahre 1888 kam zwischen der Eisenbahnverwaltung einerseits, der Regierung und der Staatsschuldenkasse andererseits ein Abkommen zustande, demgemäss der Bau nachstehender Linien beschlossen wurde und zwar Damanhûr-

*) 1 Aegyptisches Pfund (ℒ E.) = 20,496 ℳ = 1 000 Millièmes; 1 Millième somit rund 2,05 ₰. Die früher gebräuchlichen Piaster (100 Piaster = 1 ℒ E.) und Parà (40 Parà = 1 Piaster) sind heute nicht mehr gesetzliche Münze. Weil die beiden Systeme nicht ganz im Einklang standen, hatte der Uebergang beträchtliche Schwierigkeiten und die Erhöhung aller Preise um etwa 4 % zur Folge.

Allgemeiner Tarif in Millièmes aus dem Jahre 1888.

Entfernung in Miles (Englische)	Eilgut für 20 Rotl und Mile	Frachtgut für 1 Kantar und Mile							Anmerkung
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	V. Klasse	VI. Klasse	Ausnahmetarif	
1—50	0,5	0,8	0,6	0,45	0,3	0,225	0,125	0,2	Der Ausnahmetarif gilt nur für Getreide, Zwiebeln und Baumwollsamen.
51—100	0,475	0,75	0,55	0,4125	0,275	0,2	0,1125	0,175	
101—150	0,455	0,7	0,5	0,375	0,25	0,175	0,1	0,1	
151—200	0,425	0,65	0,45	0,3375	0,225	0,15	0,0875	0,075	
201—250	0,4	0,6	0,4	0,3	0,2	0,125	} 0,075	0,05	
251—300	0,375	0,55	0,35	0,2625	0,175	} 0,1		0,025	
über 301	0,35	0,5	0,3	0,225	0,15			0,0125	

Rahmanieh (20 km) von der westlichen Hauptlinie abzweigend, Schibin el Kom - Menûf (14 km), Medînet el Fayûm - Senuris (11 km), sie wurden alle im Laufe des Jahres 1891 eröffnet; dann Siût - Girgeh (128 km), eröffnet bis Sohâg am 15. Dezember 1892, bis Girgeh am 5. Februar 1893; weiter die dringend nothwendige Erbauung einer Nilbrücke bei Embabêh zur unmittelbaren Verbindung Kairos mit den Oberägyptischen Linien; sie wurde im Juli 1893 eröffnet, womit die Reise nach Oberägypten vom Centralbahnhofe Kairos aus angetreten werden kann und die früher lästige Wagenfahrt nach dem ziemlich weit entfernten Bahnhofe Bulâk ed Dakrûr am linken Nilufer entfällt; eine zweite Brücke bei Talka stellt die Verbindung mit dem gegenüberliegenden Mansurâh her; sie wurde im April 1893 eröffnet. Für alle diese Bauten, zusammen 173 km Eisenbahnen, streckte die Caisse das nöthige Geld vor. Ein Nachtragsabkommen betraf noch den Ausbau der Linie Scherbin - Belkas (17 km), die schon 1889 dem Verkehr übergeben werden konnte, sowie die Verlängerung von Matarîeh, bei Kairo, nach Merg (11 km), eröffnet 1890, und Alexandrien-Nuzha (9 km), eröffnet 1892.

Im letztgenannten Jahre waren die Pläne im wesentlichen verwirklicht, und es wurde ein neues Uebereinkommen abgeschlossen, das die Ausführung folgender wichtigen Linîen bezweckte: Belkas-Kafr Schech (47 km) die sogen. Barrarisbahn; sie bildet, wie bereits erwähnt, eine zweite, nördlicher gelegene Verbindung zwischen der Alexandrien- und der Damiettelinie, der Bau musste mit Rücksicht auf die zwischen der Bauunternehmung und Staatsgüterverwaltung wegen des Baugrundes entstandenen Streitfrage für einige Zeit unterbrochen werden; zwei Drittel der Linie dürften im Januar, das letzte Stück im Oktober 1897 vollendet sein; weiter Damanhûr-Mellahâh (58 km); Kafr el Zayat-Kalline (28 km); Menuf-Aschmûn (21 km), bereits eröffnet; Medînet el Fayûm-Gharak (33 km); die kleine Abzweigung Hosch-Issa (11 km); die Verlängerung der Nilthallinie bis Kennêh (109 km) mit der Nilübersetzung bei Nag Abu Hamadi; hiervon wurde Girgeh-Belianeh am 20. März des laufenden Jahres eröffnet, der zweite Theil bis Nag Hamadi sieht seiner Vollendung in diesem Herbst und der gänzliche Ausbau im November 1897 entgegen; endlich der Bau einer Nilbrücke zur Verbindung von Rahmanieh mit Dessûk.

Im Jahre 1893 wurden noch Verträge abgeschlossen für die Verbreiterung der beiden grossen Eisenbahnbrücken über den Nil bei Kafr Zayat und Benha, sowie zweier Kanalbrücken über den Mahmudîyeh- und Schibinkanal.

Es ist begreiflich, dass die mächtigen Nilarme und die vielen Kanäle ebenso viele Hindernisse für eine ununterbrochene Schienenstrasse bilden; man sorgte des beträchtlichen Geldaufwands wegen für eine Ueberbrückung nur dort, wo sie, wie auf der Hauptlinie Alexandrien-Kairo, unerlässlich war und verschob die übrigen Herstellungen, denen die Verwaltung erst jetzt nach Möglichkeit gerecht wird, so lange es anging. In den letzten 10 Jahren wurden überdies 57 neue Stationen, abgesehen von jenen der Neubaulinien, eröffnet; 1885 betrug die mittlere Entfernung der Bahnhöfe 13 km, 1895 dagegen 9 km.

Zu den Neu- und Erweiterungsbauten ist noch der 1894 vollendete Umbau des alten, düsteren Hauptbahnhofs im Norden Kairos zu zählen, wo jetzt die Linien von Alexandrien, von Oberägypten und die Ringbahn münden. Die 12,8 km lange Ringbahn beschreibt vom Bahnhof aus einen grossen Bogen über Abbassîye und führt an der Ostseite der Stadt, vorüber an den Khalifengräbern und der Citadelle, zu dem südlich gelegenen Bahnhofe von Heluân.

Am 7. März 1895 beschloss der Ministerrath die Verlängerung der Linie von Kennêh nach Assuan (268 km), und zwar als Schmalspurbahn mit 3′ 6″ oder 1,07 m Spur (sodass also eine Spurunterbrechung in Kennêh stattfindet) und deren Vergebung an eine Privatgesellschaft; für den Bau dieser Linie bildete sich eine vorwiegend Deutsche Gesellschaft, die Société du chemin de fer de Kennêh à Assouan, der die Konzession am 30. April d. J. verliehen und deren Satzungen am 6. Juli 1895 genehmigt wurden. Die Bahn ist innerhalb 2 Jahren und 3 Monaten vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet zu vollenden; den Betrieb übernimmt die Vizekönigliche Eisenbahnverwaltung. Die Regierung gewährleistet der Unternehmung eine jährliche 4 % Verzinsung des Baukapitals von 10 000 000 Frcs. auf 80 Jahre; die Verzinsung erhöht sich auf 5 %, wenn nach Abzug von 45 % von den Betriebseinnahmen als Betriebskosten noch ein genügender Ueberschuss zur Zahlung von 5 % verbleibt. Nach Ablauf von 80 Jahren zahlt die Regierung der Gesellschaft das Baukapital von 10 000 000 Frcs. zurück, wozu jene jedoch auch schon nach 20 Jahren berechtigt ist. Die aufgelegte Anleihe wurde stark überzeichnet; Deutschland erhielt die Schienenlieferung und dürfte sich auch kaum die Lieferung der Betriebsmittel entgehen lassen.

Mit Ende 1897 wird also eine Schienenstrasse von Alexandrien bis nach Assuân führen, an die sich die bereits bestehende kurze Linie Assuân-Schellâl zur Umgehung der ersten Stromschnelle anschliesst.

Ein zu Beginn der 90er Jahre lebhaft besprochener Plan galt der Verbindung Kennêhs mit Kosseïr am Rothen Meere; diese etwa 170 km lange Eisenbahnlinie wäre besonders für die Indische Ueberlandpost von grösstem Werthe, weil sie einen Zeitgewinn von 34 Stunden bedeutet.

Die Regierung hat sich die Konzessionirung für das Strassenbahnnetz in Kairo vorbehalten und diese im Jahre 1889 ausgeschrieben; es handelt sich dabei um zwei sich kreuzende etwa 20 km lange Hauptlinien, und zwar von Fum el Khalîg am Nil nordöstlich nach Abbassîye; dann vom Heluâner Bahnhof in nordwestlicher Richtung zur Lemûnbrücke. Die Ausschreibung hatte wegen der ziemlich harten Bedingungen bis 1. Februar 1894 keinen Erfolg; die Bedingungen wurden gemildert, die Frist bis 1. Juli erstreckt, und eine Belgische Gesellschaft, die Société des tramways du Caire, erhielt im Dezember 1894 die Konzession.

Die Regierung beabsichtigt weiter die Bahnen von nur örtlicher Bedeutung nicht selbst zu bauen, sondern der Privatthätigkeit zu überlassen. Am 1. Februar 1894 schrieb das Ministerium für öffentliche Bauten die Vergebung der Konzession aus für die schmalspurige Strassenbahn Mansurâh (Station der Staatsbahn) entlang dem Bahr Sagir über Matarieh an den Menzalehsee, nebst einer Zweigbahn südöstlich nach Mehallah Tinah; diese Linien werden ohne jede Zinsgewähr höchstens auf 40 Jahre konzessionirt, nach welcher Zeit sie unentgeltlich in den Staatsbesitz übergehen; im August wurde die Konzession zwei Privaten ertheilt.

Nun hat die oben erwähnte Brüsseler Gesellschaft auch diese Konzession erworben, und will die Linien selbst bauen und betreiben.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bahnverbindung Bosniens mit Dalmatien.

Eine hierauf bezügliche Interpellation wurde vom Reichsfinanzminister v. Kallay in der Oesterreichischen Delegation dahin beantwortet, er halte die Bahnverbindung von Sarajevo nach Spalato für äusserst wichtig für beide Länder. Die einzig richtige Linie vom Herzen Bosniens aus sei die nach Spalato, welches der Mittelpunkt der mehr als 300 km langen Küste ist. Spalato ist die bedeutendste Stadt Dalmatiens, in fortwährendem Aufstreben begriffen, und besitzt den wunderbarsten Hafen. An diesen Hafen zu gelangen, diese aufstrebende Stadt mit Bosnien, woher sie den Handel an sich ziehen könnte, zu verbinden, sei selbstverständlich ein grosses Bedürfniss. Ich arbeite daran, sagte der Minister, um die Bosnischen Interessen — glücklicherweise treffen dieselben mit den Dalmatinischen zusammen — mit den Interessen dieser so schönen, so wenig bekannten Provinz Oesterreichs, welche noch einer grossen Zukunft entgegengehen kann, in Einklang zu bringen. Die Pläne sind seitens der Bosnischen Regierung bereits vollständig fertiggestellt, und ich habe mich an die beiden Regierungen gewendet, um die parlamentarische Behandlung dieser Angelegenheit zu erlangen, welche zur Ausführung derselben erforderlich ist.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Eisenbahnministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) Dem Niederösterreichischen Landesausschusse für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Krems der Staatsbahnen nach Guttenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Landesausschusse des Königreichs Galizien für eine normalspurige Lokalbahn von Kolomea nach Delatyn einerseits und nach Stefanowka andererseits auf die Dauer eines Jahres;

c) der Stadtgemeinde Polna für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Polna-Stecken der Linie Wien-Deutschbrod der Oesterreichischen Nordwestbahn zur Stadt Polna auf die Dauer von sechs Monaten;

d) der Marktgemeinde Pergine in Südtirol für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Pergine der Valsuganabahn in das Pinethal auf die Dauer eines Jahres;

e) dem Notar Friedrich Postler in Eisenbrod für eine normalspurige Lokalbahn von Eisenbrod nach Aujezd oder einem anderen Punkte der projektirten Lokalbahn Gitschin-Turnau auf die Dauer von sechs Monaten;

f) dem Dr. Karl Reif, Bürgermeister in Kaaden, für folgende normalspurige Lokalbahnen: 1. von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Linie Komotau-Eger der Buschtêhrader-Eisenbahn nach Willomitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Kaschitz-Radonitz; 2. von der Station Radonitz der vorbezeichneten Staatsbahnlinie nach Duppau mit einer eventuellen Fortsetzung bis Buchau; 3. von der Station Kaschitz der Staatsbahnlinie Pilsen-Dux nach Michelob zum Anschluss an die Buschtêhrader Eisenbahn auf die Dauer von sechs Monaten;

g) dem Bürgermeister in Kaltern für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der Bozen-Meraner Bahn zwischen den Stationen Bozen und Sigmundskron nach Kaltern mit einer eventuellen Fortsetzung von dort zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein-Ala auf die Dauer von sechs Monaten;

h) dem Joseph Lindner in Alt-Ehrenberg für eine normalspurige Lokalbahn vom Bahnhofe Rumburg zum Bahnhofe Alt-Warnsdorf;

i) der Stadtgemeinde Suczawa für eine nomalspurige Lokalbahn von der Station Suczawa-Stadt der im Bau befindlichen Lokalbahn Itzkany-Suczawa bis zur Oesterreichisch-Rumänischen Landesgrenze;

j) dem Grafen Leopold Thun-Hohenstein in Stephan und Genossen für eine nomalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik auf die Dauer eines weiteren Jahres;

k) dem Obmanne des Exekutivkomitees in Tetschen für eine schmalspurige, mit Motorwagen zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitzschänke bis zum Kurorte Rainwiese bei Tetschen auf weitere sechs Monate;

l) dem Joseph Ed. Bierenz in Wien für eine eventuell als Zahnrad- oder Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges auf weitere sechs Monate;

m) dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien rücksichtlich der geplanten normalspurigen Lokalbahn von der Station Rudolphswerth der Unterkrainer Bahnen nach der Station Rann der Linie Steinbrück-Sissek der Südbahngesellschaft auf weitere sechs Monate.

Wiederanstellung solcher Eisenbahnbediensteten, welche durch strafgerichtliches Urtheil vom Dienste entfernt wurden.

Gemäss § 442 des Ungarischen Strafgesetzbuchs sind solche Eisenbahnbedienstete, die durch ihr Verschulden Personen oder Waaren der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen, vom Dienste zu entfernen. Nun bestimmt § 84 der in beiden Reichshälften gültigen Betriebsordnung, dass ein durch rechtskräftiges Erkenntniss entlassener Bediensteter bei keiner Eisenbahn zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung des Handelsministers verwendet werden darf. Der Ungarische Handelsminister hat die Bahnverwaltungen angewiesen, im Falle der beabsichtigten Wiederanstellung eines strafgerichtlich vom Eisenbahndienste entfernten Verurtheilten einen eingehenden Bericht darüber zu erstatten, dass die weitere Verwendung desselben im Bahndienste ohne Gefährdung zugelassen werden könne.

Optisches Kontrolsignal System Prasch.

Der Inspektor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Adolf Prasch, hat ein neues optisches Kontrolsignal konstruirt, dessen Signalbilder nicht nur die Stellung eines Distanzsignals sicher anzeigen, sondern auch auf eine Entfernung von mindestens 25 m, also auf eine grössere Distanz sichtbar sind, als die bisher verwendeten Kontrolklingelwerke gehört werden können. Dieses optische Signal funktionirt seit Jahren auf mehreren Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen anstandslos und ist geeignet, die derzeit übliche akustische Distanzsignalkontrole zu ersetzen. Die K. K. Generalinspektion hat die Bahnverwaltungen zur probeweisen Anwendung dieses neuen Signals — unter vorläufiger Beibehaltung der elektrischen Kontrolklingelwerke — mit dem Ersuchen eingeladen, über die diesfälligen Erfahrungen und Beobachtungen s. Zt. zu berichten. Das Kontrolsignal ist kürzlich vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen preisgekrönt worden.

Fahrgeschwindigkeit bei den Eilzügen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Bei diesen Bahnen sind gegenwärtig Studien und Versuche im Gange, um die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge, und zwar nicht nur der sogen. Luxuszüge zu erhöhen. Die derzeitige Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf den Staatsbahnen beträgt im Durchschnitte 60 km in der Stunde. Es sollen nunmehr bei diesen Zügen Fahrgeschwindigkeiten bis zu 80 km in der Stunde eingeführt werden. Da die diesbezüglichen Vorarbeiten ziemlich weit vorgeschritten sind, hofft man, auf den Hauptstrecken schon in der nächsten Zeit bei einzelnen Schnellzügen diese erhöhte Fahrgeschwindigkeit einführen zu können.

Eröffnung von Stationen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 20. d. Mts. ist die auf der Linie Knin-Spalato zwischen den Stationen Kosovo und Siveric in Kilometer 85,35 gelegene Haltestelle Tepljuh für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernung der Haltestelle Tepljuh von Kosovo beträgt 6,5 km und von Siveric 2,5 km. Ferner gelangt am 1. Juli d. J. die auf der Linie Stanislau-Husiatyn zwischen den Stationen Nizniów und Korosciatyn in Kilometer 39,2 gelegene Haltestelle Komarówka für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung.

K. K. priv. Südbahn. Am 1. Juli d. J. wird die an der Linie Wr.-Neustadt-Nagy Kanizsa zwischen den Stationen Wr.-Neustadt und Neudörfl (Lajta-Szt. Miklós) errichtete Haltestelle Katzelsdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Generalversammlung der Csetnekthaler Lokalbahn.

In dieser am 6. d. Mts. abgehaltenen Versammlung wurde auf Grund des Geschäftsberichtes für 1895 der Reingewinn mit 24 880,93 fl. festgestellt und beschlossen, hiervon den Kupon der Prioritätsaktien mit 3,33 fl. einzulösen.

Generalversammlung der Kronstadt-Háromszéker Lokalbahn.

Für das Jahr 1895 hat das Unternehmen einen Reingewinn von 165 827 fl. ergeben. Die am 6. d. Mts. stattgehabte Versammlung beschloss deshalb, hiervon eine Dividende von 5,6 % = 11,20 fl. zu bezahlen und den Dividendenrückstand früherer Jahre mit je 1,20 fl. für die Aktie nachzuzahlen.

Generalversammlung der Ungarischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

In dieser am 9. d. Mts. in Budapest abgehaltenen Versammlung gelangte der Jahresbericht für das Jahr 1895 zur Vorlage. Aus dem Berichte ist hervorzuheben, dass die Gesellschaft insgesammt Lokalbahnen in einer Länge von 889 km

finanzirt hat, welche Geschäfte aber nur zum kleineren Theile im abgelaufenen Rechnungsjahre abgewickelt wurden, während deren vollständige Erledigung im laufenden Jahre erfolgen wird. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinne von 105 044,67 fl. Es wurde beschlossen, 100 000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 5 % des Aktienkapitals zu verwenden, 3 000 fl. dem Reservefonds zuzuwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Zahnradbahn auf den Schwabenberg in Budapest.

In dieser am 9. d. Mts. abgehaltenen Versammlung wurde auf Grund des für 1895 erstatteten Geschäftsberichtes beschlossen, den Reingewinn von 335,64 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Direktion theilte hierauf mit, dass wegen Umgestaltung des Betriebes und Einführung von elektrischen und anderen Motoren das Nöthige bei den Aufsichtsbehörden veranlasst wurde und dass die Pläne für das zweite Geleise demnächst zur Einreichung gelangen.

Gegenseitiger Brandschaden - Versicherungsverband Oesterreichischer Eisenbahnen.

Dem von der Oesterreichischen Nordwestbahn als Vorsitzende des Komitees dieses Verbandes hierüber veröffentlichten Berichte entnehmen wir folgende Angaben: Im Jahre 1895 kamen 336 Brandschadenfälle zur Anmeldung, von welchen nur 287 zur Abrechnung gelangten, während die aus dem Jahre 1894 verbliebenen 46 Brandschadenfälle sämmtlich abgerechnet wurden. Die aus den beiden Jahren 1894 und 1895 abgerechneten 333 und 2 nur theilweise einbezogenen Brandschadenfälle wurden mit 101 248,55 fl. liquidirt, wovon 4 067,30 fl. als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräcipua in Abzug kommen. Zu dem den Verband belastenden Restbetrag von 97 181,25 fl. sind die Kosten der Administration für 1895 mit 3 796,10 fl., die Feuerwehrbeiträge für 1894 mit 214,72 fl. und die Staatsgebühren für 1894 mit 187,50 fl. nebst den 5 % Zinsen von diesen 3 Posten hinzuzurechnen, sodass die Gesammtsumme von 101 494,96 fl. den auf sämmtliche Verbandsmitglieder zu vertheilenden Jahresbetrag bildet. Zu bemerken ist, dass ungefähr ein Drittel der Gesammtschaden-Abrechnungssumme des Geschäftsjahres 1895 aus Brandschäden des Jahres 1894 herrührt und dass die noch nicht abgerechneten 49, bezw. 47 Brandschadenfälle vom Jahre 1895 beiläufig eine Schadensumme von rund 33 000 fl. ergeben werden; Vorschüsse wurden auf die liquidirten Schadenfälle nicht ertheilt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Geschäftslosigkeit an der Wiener Börse ist die Ursache, dass die Eisenbahnpapiere nicht entsprechend bewerthet wurden; denn die Einnahmeausweise der Oesterreichischen Eisenbahnen für die ersten 4 Monate des laufenden Jahres verzeichnen ein Plus von 7,5 Millionen Gulden, während die Ungarischen Staatsbahnen in den ersten 5 Monaten dieses Jahres um 3,15 Millionen Gulden mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres vereinnahmten. Eine lebhafte Bewegung herrschte in den Petroleumunternehmungen, welche im Inlande wegen eines Kartells unterhandeln, während in Nürnberg sich eine Aktiengesellschaft für Galizisches Petroleum gebildet hat. Die Kursdifferenzen bei den Bahneffekten sind gegen die Vorwoche unbedeutend. Eine Abschwächung erfuhren die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3400), Elbethalbahn (275,50), Staatsbahn (359,25), Südbahn (101,50), Aussig-Teplitzer Bahn (1665), Buschtêhrader Bahn Lit. A (1464), Lit. B. (532), Ungarisch-Galizischen Bahn (206,75), Kaschau-Oderberger Bahn (192) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (288). Gleich blieben die Aktien der Leoben-Vordernberger Bahn (680), höher notirten die der Nordwestbahn (268), Südnorddeutschen Verbindungsbahn (215) und Böhmischen Nordbahn (276,50). Einer weiteren Steigerung erfreuten sich die Aktien der Wagenleihgesellschaften (Internationale 470, Allgemeine in Budapest 490), Eisenbahn-Verkehrsanstalt (131) und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft (120,25). Laut einer Kundmachung der „Wiener Zeitung“, werden die Besitzer der noch nicht gegen 4 % Prioritätsobligationen (99,10) umgetauschten Aktien der verstaatlichten Mährischen Grenzbahn aufgefordert, dieselben bei der Hauptkasse der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Umtausche einzureichen.

Aus der Schweiz.

Zusatz zum Transportreglement.

In Bezug auf die Zulassung des Artikels Calcium-Carbid zum Transport auf Eisenbahnen hat der Schweizerische Bundesrath folgenden Beschluss gefasst:

1. Unter die in Anlage V zum Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen aufgeführten Güter, welche bedingungsweise zum Transport zugelassen werden, ist folgende Bestimmung aufzunehmen:

„Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden.“

2. Diese Vorschrift tritt sofort in Kraft und ist in den nächsten Nachtrag zum Transportreglement aufzunehmen.

Aenderung von Stationsnamen.

Mit Zustimmung des Schweizerischen Eisenbahndepartements ist der Stationsname Affoltern bei Höngg in „Affoltern bei Zürich“ abgeändert worden.

Jahresfahrplan für den internen Verkehr.

Das Schweizerische Eisenbahndepartement hat sich, nach einer Erklärung seines Vorstehers im Nationalrath, das Ziel gesetzt, die Bahnverwaltungen zu veranlassen, für Winter und Sommer die gleichen Eisenbahnfahrpläne aufzustellen, somit einen Jahresfahrplan einzuführen, damit die gleichen Züge und Abfahrtszeiten für das ganze Jahr im internen Verkehr bestehen. Das Departement hofft diese Verbesserung in nicht allzu ferner Zeit zu erreichen.

Gesetz für Bau und Betrieb von Nebenbahnen.

Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes vom Post- und Eisenbahndepartement für das Jahr 1895 im Schweizerischen Nationalrath setzte das Departement den Rath in Kenntniss, dass es sich mit der Frage der Aufstellung besonderer Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen befasst, das Gutachten eines Fachmannes eingeholt hat und bald in der Lage sein werde, das Ergebniss dieser Studien einbringen zu können. Dabei wird auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, welche sich, angesichts der grossen Verschiedenheiten der Nebenbahnen in der Schweiz, für die Ausarbeitung eines solchen Gesetzes ergeben.

Mit Rücksicht auf die stetige Vermehrung der Zahl der nicht unter die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen passenden Nebenbahnen erachtet die Kommission eine besondere Regelung der Verhältnisse dieser Sekundär- und Lokalbahnen für durchaus nothwendig und sieht der baldigen Einreichung einer diesfälligen Vorlage entgegen.

Gebühr für Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen.

Ein auf Einführung einer Gebühr für Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen, als Schutzwehr gegenüber einer grossen Zahl von Konzessionsgesuchen, welche keineswegs einem wirklichen Verkehrsbedürfniss, sondern oft einzig der Spekulationssucht entsprungen sind, hinzielendes Postulat wurde vom Schweizerischen Nationalrath verworfen. Es geschah dies mit der Begründung, der Antrag stehe im Widerspruch mit dem Grundsatze des Eisenbahngesetzes, wonach der Bund den Bau und die Entwickelung der Bahnen fördern soll.

Simplondurchstich.

Die eben erschienene Botschaft des Schweizerischen Bundesrathes an die Bundesversammlung über den Simplondurchstich und die bezüglichen Verhandlungen mit Italien konstatirt mit Genugthuung, dass es den unverdrossenen Bemühungen nach langwierigen Verhandlungen, die sich durch mehr als 2 Jahrzehnte hinzogen, endlich gelungen ist, mit dem Nachbarstaate, dem der neue Verkehrsweg die Schweiz noch enger verbinden soll, zu einer vollständigen Einigung über die technischen Grundlagen des Projektes und die internationalen Beziehungen zu dem gemeinsamen grossen Werke zu gelangen. Es stehe zu hoffen, dass auch das Italienische Parlament, dem die getroffenen Vereinbarungen unterbreitet sind, demselben seine Genehmigung nicht versagen werde. Der Bundesrath nimmt an, die Bundesversammlung werde von seinen Ausführungen in zustimmendem Sinne Kenntniss nehmen. Schon jetzt die Genehmigung des Staatsvertrages auszusprechen, wäre seines Erachtens verfrüht. Er ist der Ansicht, es sei damit noch zu warten, bis die auf die Finanzirung des Unternehmens bezüglichen Fragen noch eine weitere Abklärung erfahren haben werden, insbesondere die vorgesehenen Subventionen — die Schweizerischen wie die Italienischen — als gesichert betrachtet werden können.

Betheiligung des Staates bei der Verwaltung von Eisenbahngesellschaften.

Der Schweizerische Bundesrath hat am 29. Mai d. J. nachfolgende Wahlen in die Verwaltungsräthe von Bahngesellschaften getroffen:

I. Jura-Simplonbahn: Cardinaux, Staatsrath, in Freiburg; Gaudard, Nationalrath, in Vivis; de Torrenté, Ständerath, in Sitten und Will, Oberst, in Nidau.

II. Schweizerische Centralbahn: von Arx, Ständerath, in Olten; Brenner, Nationalrath, in Basel; Kurz, Nationalrath, in Aarau; Marti, Nationalrath, in Bern.

III. Nordostbahn: Th. Curti, Nationalrath, in St. Gallen; Geilinger, Nationalrath, in Winterthur; Häberlin, Nationalrath, in Frauenfeld; Kellersberger, Ständerath, in Baden.

IV. Vereinigte Schweizer Bahnen: Blumer, Landammann, in Glarus; Bühler, Nationalrath, in Chur; Eug. Escher, Nordostbahndirektor, in Zürich; G. Lutz-Müller, Nationalrath, in Thal.

Aus den Niederlanden.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April 1895 übernahm die Gesellschaft den Mitbetrieb der Strecke Zevenaar-Emmerich, sodass am Ende des Betriebsjahres 1895 das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz 1 243 km Eisenbahnen und 35 km Trambahnen umfasste. Von den ersteren entfallen 230,8 km auf die eigenen Linien der Gesellschaft, 358,29 km auf gepachtete Staatsbahnen, 205,55 km auf mitbetriebene Staatsbahnen, 410,77 km auf gepachtete Privatbahnen und 37,58 km auf mitbetriebene Privatbahnen. Das Netz der Trambahnen vertheilt sich auf die Dampftrambahnen von Lichtenvoorde nach Groenlo (4 km), von Leiden nach Katwyk (8,6 km), von Bussum nach Huizen (6 km), von Noordwyk nach Rynsburg (8 km) und vom Haag nach Scheveningen (9 km).

Auf sämmtlichen Haupt- und Nebenbahnen (einschliesslich der Dampftrambahn Haag-Scheveningen) wurden in 1895 befördert 12 191 854 Personen (gegen 11 613 654 Personen in 1894), davon 11 328 170 Personen = 92,91 % im Binnenverkehr und 863 684 Personen = 7,09 % im direkten und Durchgangsverkehr; ferner 11 068 (10 552) t Gepäck, 28 362 (24 187) t Expressgut, 56 174 (51 495) t Eilgut, 2 496 416 (2 123 780) t Frachtgut, 6 815 (6 848) Wagenladungen und 113 851 (133 262) Stück Vieh.

Die Gesammteinnahmen betrugen 13 687 055 (12 506 027) fl. und zwar entstammen davon 7 466 623 (7 076 700) fl. dem Personenverkehr, 136 967 (132 500) fl. dem Gepäckverkehr, 5 350 149 (4 583 547) fl. dem Güterverkehr, 216 094 (197 245) fl. dem Viehverkehr und 517 222 (516 034) fl. verschiedenen anderen Quellen. Die Betriebskosten bezifferten sich auf 8 392 806 (7 946 286) fl., von denen auf den allgemeinen Dienst 729 714 (776 525) fl., den Bahndienst 1 528 153 (1 495 484) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 2 974 320 (2 794 761) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 2 783 418 (2 616 971) fl. und den gemeinschaftlichen Stations- und Streckendienst 377 201 (262 545) fl. entfielen. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 5 294 249 (4 559 740) fl., aus dem noch für Verzinsung der Anleihen 1 515 577 (1 508 876) fl., für Wagenmiethe und Wagenreparaturen 288 544 (362 522) fl., für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 1 995 093 (1 703 140) fl., an Zuschuss zu den Erneuerungsrechnungen der Königlich Niederländischen Lokalbahnen und der Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 34 156 (34 156) fl., für Abschreibungen 400 925 (394 384) fl., für Patentsteuer 22 500 (16 875) fl., für Zuschüsse zu den verschiedenen Ruhegehalts- und Unterstützungskassen 349 128 fl., für sonstige Ausgaben 7818 fl. bestritten und 154 594 fl. der Reserverechnung überwiesen wurden. Der Reingewinn für das Jahr 1895 bezifferte sich, einschliesslich 2 523 fl. Ueberschuss aus dem Vorjahre, auf 900 000 fl. Hiervon wurde an die Aktionäre eine Dividende von 4 % entrichtet.

Auf den Lokalbahnen wurden in 1895 befördert: 640 313 (615 690) Personen, 322 (281) t Gepäck, 1 373 (1 128) t Expressgüter, 2 664 (2 294) t Eilgut, 446 494 (368 293) t Frachtgut, 316 (329) Wagenladungen und 14 797 (14 672) Stück Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 168 939 (158 222) fl., aus dem Gepäckverkehr 2 283 (2 037) fl., aus dem Güterverkehr 276 057 (246 285) fl. und aus dem Viehverkehr 8 172 (9 336) fl.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Lichtenvoorde-Groenlo. Verkehr: 17 064 (18 154) Personen, 440 (436) t Gepäck und 225 (252) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 3 911 (4 110) fl., Betriebskosten: 7 062 (5 690) fl.

b) Leiden-Katwyk. Verkehr: 370 599 (373 154) Personen, 2 016 (1 922) t Stückgut und 450 (327) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 59 700 (58 779) fl., Betriebskosten: 34 688 (34 400) fl.

c) Noordwyksche Dampftrambahn. Verkehr: 80 388 (79 127) Personen, 884 (831) t Stückgut und 252 (212) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 12 366 (11 899) fl., Betriebskosten: 11 729 (11 011) fl.

d) Bussum-Huizen. Verkehr: 51 708 (51 961) Personen, 1 910 (808) t Stückgut und 94 (87) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 12 016 (12 146) fl., Betriebskosten: 14 915 (12 169) fl.

Der Fahrpark des Gesammtnetzes bestand Ende 1895 aus 297 Lokomotiven für die Hauptbahnen und 33 für die Strassenbahnen, ferner aus 818 Personen-, 233 Gepäck- und 3 496 Lastwagen.

Aus Südamerika.

Chile.

Der am 2. Juni d. J. auf der Hauptversammlung der Salpeter-Eisenbahngesellschaft gehaltenen Rede des Präsidenten der Gesellschaft entnehmen wir folgendes: Die Gesellschaft ist an einem sehr wichtigen Punkte ihres Bestehens angelangt und man muss sich ihre Lage genau klar legen, um einen Ueberblick ihrer Zukunftsaussichten zu gewinnen. Man kann die Ergebnisse des Jahres 1895 als befriedigend bezeichnen, da ein Gewinn von 12,5 % eine reichliche Verzinsung des Anlagekapitals bildet. Man kann auch mit der auf neue Rechnung vorgetragenen Summe zufrieden sein, wenn man bedenkt, dass im letzten Jahre 38 113 £ von den Betriebseinnahmen als Anlagekapital ausgegeben wurden und dass die Ausdehnung der Bahn bedeutend gewachsen ist. Der Betrag der Schuldverschreibungen hat sich um 39 300 £ verringert und seit 1890 wurden der Bahn über 60 Meilen hinzugefügt, die 276 000 £ gekostet haben. Die Wechselverluste betrugen 1895 10 618 £, aber es ist eine Einrichtung getroffen worden, welche ähnlichen Enttäuschungen vorbeugen wird. Bezüglich der von der Regierung aus Anlass des Bürgerkrieges verlangten Summe von 48 755 £ wurde die Klage der Gesellschaft von dem besonderen Gerichtshof aus rein technischen Gründen abgelehnt, doch sprechen gewisse Anzeichen dafür, dass man nächstens zu einem Vergleich gelangen werde.

Das Kapital der Gesellschaft beträgt 4 110 160 £, von denen 1 746 160 £ durch Schuldverschreibungen und 2 364 000 £ durch Antheilscheine beschafft wurden. Die erste Konzession der Gesellschaft gibt ihr das im nächsten Monat ablaufende ausschliessliche Recht zum Bau einer Linie Iquique-Lanoria; die zweite Konzession betrifft die Linie Pisagua-Sal de Obispo und reicht bis 1897, die Tamarugalkonzession bis 1900. In Wirklichkeit haben diese Konzessionen keinen Werth, da die Chilenische Regierung seit 1885 oder 1886 — unbeschadet der Rechte Dritter — die Genehmigung zum Bau einer Linie zwischen Agua Santa und Caleta Buena ertheilte. Die Salpeter-Eisenbahngesellschaft als der verletzte Dritte hat bedeutende Summen ausgegeben, um die Verletzung ihrer Rechte zu verhindern; trotz ihrer Anstrengungen musste sie sich vor der Entscheidung der Regierung beugen und sich darin finden, dass der ihr gehörende Verkehr an eine Wettbewerbsbahn überging. Das hinderte sie indessen nicht, an ihre Antheilhaber bis zu 20 % Gewinn zu vertheilen. Vor etwa 5 Jahren genehmigte die Chilenische Regierung unter dem Vorwand, dass die von der Salpeter-Eisenbahngesellschaft angewendeten hohen Tarife die natürliche Entwickelung der Salpeterausbeutung beeinträchtigten, den Bau einer neuen Wettbewerbslinie, nämlich von Sal de Obispo nach Junin; die Verwahrungen und gerichtlichen Klagen waren ohne Ergebniss. Gegenüber diesem Wettbewerb musste man die Fracht auf 8 d. für den Centner oder 14 sh. 8 d. für die Tonne ermässigen; dieses Zugeständniss gestattete der Gesellschaft, dank besonders der Verlängerung nach Lagunas einen ziemlich bedeutenden Verkehr zu behalten. Aber da die Wettbewerbsgesellschaften für 6 d. den Centner nicht nur die Beförderung, sondern auch die Einschiffung übernahmen, so lehnten die meisten in der Nähe dieser Linien gelegenen Betriebe die Erneuerung ihrer Verträge ab und übertrugen die Beförderung ihrer Erzeugnisse den Wettbewerbsgesellschaften.

Später bereitete der Plan der Huara Direct Nitrate railway neue Schwierigkeiten; 20 000 bis 30 000 £ sind bereits für Vorarbeiten usw. ausgegeben, neuerdings wurde für Rechnung dieser Unternehmung die Ausgabe von Schuldverschreibungen versucht, aber ohne Erfolg. Zu gleicher Zeit beantragte eine bedeutende Handelsgesellschaft beim Chilenischen Kongress die Genehmigung zum Bau einer anderen Linie von Alianza nach Calela; die Salpeter-Eisenbahngesellschaft trat dem kräftig entgegen, und zwar diesmal mit Erfolg. Die Chilenische Regierung behauptet indessen noch immer, dass die Fracht von 8 d. für den Centner zu hoch sei. Da die Ansprüche, welche der Gesellschaft ihr übrigens bald erlöschendes Monopol gibt, kaum wirksam sind, so hält es der Präsident für erforderlich, den Erzeugern neue und gerechte Zugeständnisse zu machen, um nicht nur jedem anderen Wettbewerb vorzubeugen, sondern auch einen Theil des verlorenen Verkehrs wiederzugewinnen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Theilstrecke Voldagsen-Salzhemmendorf der Kleinbahn Voldagsen-Duingen. Am 16. Juni d. J ist die Theilstrecke Voldagsen-Salzhemmendorf der Kleinbahn Voldagsen-Duingen mit den Stationen Lauenstein (2,3 km. von Voldagsen) und Salzhemmendorf (4,8 km von Voldagsen) für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Kleinbahn steht im Eigenthum und in der Verwaltung der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering und Wächter in Hannover, Langelaube 20.

Hannover, 21. Juni 1896. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Eröffnung der Haltestelle Katzelsdorf.) Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird am 1. Juli d. J. die an der Linie Wr.-Neustadt-Nagy-Kanizsa zwischen den Stationen Wr.-Neustadt und Neudörfl (Lajta Szt. Miklós) errichtete Haltestelle „Katzelsdorf" eröffnet werden.

Berlin, den 25. Juni 1896. (1249)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Heisingen für den Viehverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die Station Heisingen für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Essen, den 22. Juni 1896. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli d. J. wird die bei Leipzig an der Bahnlinie Leipzig-Eilenburg gelegene Haltestelle Schoenefeld, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet daselbst nicht statt, auch ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Halle a. Saale, den 23. Juni 1896. (1251J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 kommt zu den Heften 5 und 8 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Badisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburger und Badisch-Pfälzischer Verkehr) ein Anhang zur Einführung. Derselbe enthält für bestimmte Stationsverbindungen Entfernungszahlen und Wegezeichen, welche für den Fall, dass der Verkehr über die Eisenbahn-Schiffbrücken eingestellt werden muss, der Frachtberechnung und Verkehrsleitung zu Grunde gelegt werden.

Der seitherige Anhang vom 1. Juli 1888 tritt hierdurch ausser Kraft.

Karlsruhe, den 22. Juni 1896. (1252)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab treten die Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn ausser Kraft und erhält vom gleichen Tage an die bisherige Station Gera-Pforten die Benennung Gera (Reuss) Sächs. Staatsb.

Kattowitz, den 23. Juni 1896. (1253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. tritt zum diesseitigen Binnen-Gütertarif der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Rohlsdorf-Gottschow.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 24. Juni 1896. (1254)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Am 1. Juli d. J. tritt zum direkten Güter- und Viehtarif zwischen Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn andererseits je der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind käuflich bei unseren Stationen zu haben.

Perleberg, den 24. Juni 1896. (1255)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger und Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und dem Bergamtsbezirk Brilon nach Hochofenstationen dieser Gebiete und des Ruhrgebiets, sowie für Koks zum Hochofenbetrieb aus dem Ruhrgebiet nach Hochofenstationen des Lahn-usw. Gebiets. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags V eingeführten Ausnahmesätze und neue Sätze für den Eisenerzempfang der Stationen Dinslaken (Direktionsbezirk Essen) und Dortmund D. G. E. (Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn). Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 23. Juni 1896. (1256)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungar.-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die für den Verkehr mit den Stationen Altenbeken, Halle (Westfalen), Hersfeld, Osnabrück (Hann. Bhf.), Paderborn und Soest im Tarif Theil II vom 1. Februar 1894 nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft. An Stelle dieser Frachtsätze gelangen am genannten Tage nach Maassgabe des vorliegenden Verkehrsbedürfnisses neue Ausnahmesätze im Nachtrage II zum Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgüter-Tarif Theil II Heft 4 zur Einführung. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen hervorgerufen werden, treten dieselben erst am 15. August d. J. in Kraft.

Breslau, den 22. Juni 1896. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1896 ab wird die Stationsverbindung Petershain-Berlin Militärbahnhof mit dem Frachtsatze 0,39 ℳ. für 100 kg in den Ausnahmetarif 10 (Braunkohlen usw.) des Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarifs einbezogen.

Berlin, den 19. Juni 1896. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 23. April l. J. auf den 1. Juli l. J. angekündigte neue Südwestdeutsch-Schweizerische Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) ist erschienen und kann zum Preise von 1 ℳ. von den betheiligten Verwaltungen sowie von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

In dem neuen Tarifheft I B ist die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn nicht mehr vorgesehen; infolge dessen bleiben die in dem seitherigen Tarifheft I B enthaltenen Taxen für diese Station noch einige Zeit in Kraft. Ueber die Aufhebung derselben erfolgt demnächst besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe, 20. Juni 1896. (1259)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli 1896 tritt der Nachtrag XIV zum Hefte 1 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigung und Bedeckung von Woll- und Wollabfall-Sendungen, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Belgischer Stationen, anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Station Coburg und anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für die Station Lichtenfels des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Frachtsätze für die Stationen Delmenhorst, Nordenham, Oldenburg, Varel und Wilhelmshaven der Oldenburgischen Staatsbahn, Aufnahme der Stationen Heide-Gersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Probstzella des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Genthin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite grösstentheils erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bremerhaven und Geestemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und anderweite, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15 für Erde usw., ein neues Verzeichniss der nicht tarifirten Belgischen Stationen, sowie verschiedene Berichtigungen.

Die vorkommenden Frachterhöhungen treten erst mit dem 16. August d. J. in Kraft.

Köln, den 22. Juni 1896. (1260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. ist der Frachtsatz der Klasse B, des Ausnahmetarifs Nr. 3 b, 6 b und 7 b bei Mannheim Bad. St. B. und Ludwigshafen a./Rh. sowie Ludwigshafen-Giuliniwerk auf 55,80 Frcs. pro Tonne, ferner bei Mannheim-Neckarvorstadt auf 56,54 Frcs. pro Tonne abzuändern.

Am gleichen Tage treten für Korkrindetransporte von Triest bezw. Fiume nach Nürtingen nachstehende Frachtsätze in Kraft und zwar bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für

5 000 kg . . . 45,40 Frcs. pro Tonne
10 000 „ . . . 27,70 „ „ „

München, den 20. Juni 1896. (1261)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung.

Amtliche Bekanntm. Schluss Seite IV.

Nr. 12. Jahrgang 1896. Berlin, am 27. Juni 1896.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	260	1	Pack	Körbe —	11	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: —Mainz.
2	AB	5651	1	Fass	Schnupftabak —	15	2	Dresden-N.*)	Sächsische Stsb.	*) Leipz. B.
3	B	—	1	Kiste	Kerzen —	15	3	Sichem	Grand Central Belge	bez.: Osthofen/Mainz.
4	B E	1880	1	Korb	leer —	3	4	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
5	B H & C	7982 / 3697	2	Kisten	Cigarrenkisten —	47	5	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	C A A	8368	1	Kiste	Wichse*) —	50,5	6	Arnsdorf i. Schl.	K. E.-D. Breslau	*) in Holzschachteln.
7	C L	56	1	Fass	leer —	4	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	C O	15	1	„	Essig —	26	8	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	beschr.: Klingenberg-Colmnitz.
9	C P	4556	1	Kiste	? —	34	9	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
10	D	109	1	—	1. Korbflasche —	7,5	10	Hamburg H.	„	
11	D	—	1	Stab	Eisenrohr —	13	11	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: Wertheim a/M.
12	D Br	—	11	Stück	neue eichene Eisenbahnschwellen	—	12	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
13	E A G	11578	1	Kiste	? —	21	13	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	E B	1683	1	Packen	Kopirbücher —	14	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	E F	276	1	Pack	3 Eisentheile —	—	15	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	E L	9891 / 9892	2	Ballen	Tapeten —	55	16	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Frankfurt a/M.
17	E v M B	946	1	—	1. altes Oxhoftfass —	38,5	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	E P	2939	1	Pack	Schmirgelleinen —	4,5	18	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
19	F A K & Co	—	1	Kiste	Kartoffeln —	20,5	19	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
20	F G	2536	1	Rolle	Draht —	27	20	Oberlahnstein	„	
21	F S	—	1	Pack	2 l. Kisten —	17	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: —Mainz.
22	G B / F S	6825 / 965	2	Bund	Stahl —	50	22	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Von Cassel O. nach Weimar.
23	G G W	3228	1	Kiste	leer —	31	23	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	G & K	9411	1	„	Bleiringe —	70	24	Burgdorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: Burgdorf.
25	G L	8383	1	Fass	leer —	9	25	Worms	Hessische Ludwigsb.	
26	G L	1244	1	„	leer —	20	26	Radolfzell	Badische Stsb.	
27	G S	2518	1	Kiste	leere Flaschen —	30	27	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	G S	80702	1	„	Zuckerwaaren —	20,5	28	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
29	N H u. Zettel M	34 / 16	1	—	leere Blechbüchsen —	6	29	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
30	H S	821	1	Korb	Eisenwaaren —	53	30	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
31	J A	4775	1	Kiste	Kannen —	21	31	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: München Mainz.
32	J E	148	1	Ballen	anschein. Webwaaren	149	32	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Mülhausen.
33	J H	370	1	Kiste	Glaswaaren —	90	33	Karlsruhe	Badische Stsb.	
34	J H	—	8	Kolli	Budentheile —	76	34	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
35	J L	3667	1	Fass	leer —	7	35	Worms	Hessische Ludwigsb.	
36	K B	721	1	—	1. Bierfass, gebraucht	20,7 l	36	Ulm	Württemberg. Stsb.	
37	K & C H	—	1	Packet	28 Nagelbohrer —	1	37	Freudenstadt	„	
38	K D	881	1	Kiste	? —	56	38	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	beschr.: Parchim.
39	K J	10	1	—	eis. Rohr —	42	39	Magdeburg*)	K. E.-D. Magdeburg	*) Eilgutabfertig.
40	K M	76 / 76 a	1 / 1	Kiste / Kübel	? —	207 / 229	40	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	L D	1563	1	Fass	leer —	16	41	Frankfurt a/M. O.	Hessische Ludwigsb.	†)

†) Bez. alt: Bingen-Frankfurt a/M.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	L H	—	1	Kiste	ansch. Zuckerwaaren	7	42	Peine	K. E.-D. Hannover	beschr.: Peine.
43	L N	541	1	„	leere Flaschen —	15,5	43	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	L U	6205	2	Pack	Asphaltpapier —	50	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
45	M	2807	1	„	Körbe —	16	45	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Köln-Mainz.
46	M C M S	3164/65 2375/80	8	Kisten	Rohre —	—	46	Anvers Süd	Grand Central Belge	
47	M F	1 u. 2	2	„	82 Stck. rothe Handtaschen	57,5	47	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
48	M M	16550	1	Kiste	gefüllt —	30	48	Aschaffenburg	HessischeLudwigsb.	bez.: Menzelen / Aschaffenburg.
49	M R	234	1	„	leer —	15	49	Mainz	„	bez.: Strassburg / Mainz.
50	M S	1937	1	Ballen	? —	15	50	Nienburg	K. E.-D. Hannover	beschr.: Nienburg.
51	M S	15994	1	Kiste	? —	53,5	51	Dresden-N.*)	Sächsische Stsb.	*) Leipzig B. Zollboden.
52	M W	3385	1	„	? —	45	52	Oldendorf	K. E.-D. Hannover	alte Beklebung: Bremen Hameln.
53	weiss O	—	1	—	Pfanne —	1	53	Hildesheim	„	
54	O C	—	1	Kiste	leer —	15	54	Louvain	Grand Central Belge	
55	P S	11	1	Pack	Pappen —	36	55	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
56	P W	1	1	Korb	leer (in einem Sack)	3	56	Mainz	HessischeLudwigsb.	beschr.: Elberfeld / Mainz.
57	P W C	27942	1	Kiste	l. Blechdosen —	25	57	..	..	bez.: Ludwigsh. — Mainz.
58	R	—	1 4	Kollo Kolli	Eisenwaaren — Ofenthüren —	25,5	58	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	
59	R F	9424	1	Kiste	leer —	29	59	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Frkfrt. a M. – Mainz.
60	S	III/IV	2	Ballen	Lumpen —	247	60	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
61	S & B	8338	1	„	gefüllt —	62	61	Aschaffenburg	HessischeLudwigsb.	bez.: Aachen T. / Aschaffenburg.
62	S M	951	1	Kiste	leer —	2	62	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
63	S P & M C	645 209	1	„	leer —	45	63	Mannheim H.	HessischeLudwigsb.	bezett.: Eger/ Worms 9./5.
64	S S	2315	1	Bund	6 Eisenstangen —	11,5	64	Neuhaus a. d. Oste	K. E.-D. Hannover	beschr.: Neuhaus.
65	S St	9476	1	Fass	leer —	10	65	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	T W	508	1	Kiste	Cartonage —	34	66	Frankfurt St.	„	
67	W	3896	1	Fass	Seife —	90	67	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
68	W J H	8092	1	Kiste	gefüllt —	187	68	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr.: Rotterdam.
69	W P	6349	1	„	leer —	15	69	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
70	Anger	—	2	Pack	Kleider —	24	70	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Pressnitz beschr.
71	O. Berlin	3137	1	Kiste	leer —	14	71	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
72	Britsch	1893	1	—	Bierfass, leer, gebraucht	21,7 l	72	Ulm	Württemberg. Stsb.	
73	Eydtkuhnen	2356	1	—	Privatleine in einem Plan eingeschlagen	—	73	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
74	C. Gottbill sel. Erben	—	2	—	gusseis. Einhängetöpfe	5	74	Frankfurt a. M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	
75	Städtische Lagerbier-Brauerei Hannover	50473 50575	2	—	Bierfässer, leer, alt	32	75	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Hope / Hannover.
76	Köln rrh.	1290	1	—	Bindekette —	—	76	Frkfrt. a. M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	
77	Karl Müller, Grubenbesitzer	2	1	—	Wagendecke —	19	77	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
78	Müller z. Krone	392	1	—	Bierfass, leer, gebraucht	22 l	78	Ulm	Württemberg. Stsb.	
79	Pilsener Bier	895. 6. 25 L 140160	1	Fass	leer, gebr. —	?	79	Hainsberg	Sächsische Stsb.	
80	Wagenseil	264	1	Bierfass	(leer, gebraucht) —	23,5 l	80	Ulm	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklarung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
81	grün	I	1	Stange	Flacheisen —	33	81	Nienburg (Weser)	K. E.-D. Hannover	
82	—	{ 30 725 }	2	Bierfässer	leer, gebraucht —	32	82	Ulm	Württemberg. Stsb.	
83	—	95	3	Kisten	Zucker —	81	83	Mainz	Hessische Ludwigsb.	{ bezeichn.:
84	—	1124	1	—	leeres Fass —	—	84	Grünberg	K. E.-D Stettin	Braukomune
85	—	1174	1	—	Vorsatzbrett —	—	85	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	Liegnitz.
86	—	3049	1	Fass	leer —	8	86	Worms	Hessische Ludwigsb.	
87	—	103043	1	—	l. Bierfass, gebr. —	25 l	87	Ulm	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
88	{ [Zeichen] }	21511	1	Fass	leer —	20	88	{ Frankfurt a/M. H. L. B. }	Hessische Ludwigsb.	*)
89	{ [Zeichen: M W] }	42526	1	Kiste	Chokolade in Tafeln	15	89	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
90	{ [Zeichen: W] }	11053	1	Tonne	Theer —	93	90	Bardowiek	K. E.-D. Hannover	{ bez.:
91	{ [Zeichen] }	15647	1	Ballen	gefüllt —	17	91	Aschaffenburg	Hessische Ludwigsb.	M. Gladbach – Aschaffenburg.
92	{ [Zeichen: 4517] }	31/32	2	Kisten	Nickel —	—	92	Anvers Süd	Grand Central Belge	
93	rother Strich	—	1	Kollo	Eisentheil —	8,5	93	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
94	weisses ×	—	1	Tafel	Schwarzblech —	32,5	94	Lensahn	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
95	—	—	1	Korb	l. Apothekerflaschen	15	95	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	{ Absendestation Mannheim.
96	—	—	{ 1 3 1	Stück „ „	Bauholz, 5 m lg. — Bretter à 3 m lg. — Brett, 3,5 m lg. — }	—	96	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	7	Bretter	— —	?	97	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	{ auf der Strecke gef.
98	—	—	2	Stück	eis. Bettstelltheile*)	19	98	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	*) Kopfenden.
99	—	—	{ 2 4 2	— — —	eis. Charniere — Schrauben — hölz. Leisten — }	1	99	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	2	Kolli	defekte Dachfenster	27	100	Worms	Hessische Ludwigsb.	
101	—	—	1	Kollo	{ Drahtgeflecht mit einem Pack Nägel }	5	101	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
102	—	—	1	Stück	Eisen —	56	102	Mannheim	Badische Stsb.	
103	—	—	1	Bund	2 Stangen Eisen —	31,5	103	Seehausen i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	2	—	Stangen ⊐-Eisen —	38	104	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
105	—	—	1	Bund	Eisenstäbe 0,75 m lg.	19	105	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
106	—	—	1	Fass	leer, 626 l —	100	106	Ingelheim	Hessische Ludwigsb.	
107	—	—	1	Stück	Gasrohr —	12	107	Rothfliess	K. E.-D. Königsberg	
108	—	—	1	Bund	Gasrohre —	35	108	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
109	—	—	1	—	Häckselmaschine —	303	109	Minden	K. E.-D. Hannover	(2 Theile).
110	—	—	1	Sack	Haideerde —	56	110	Gera	K. E -D. Erfurt	
111	—	—	2	—	l. Halbstückfässer —	—	111	{ Frankfurt a/M. H. L. B. }	Hessische Ludwigsb.	701 u. 703 l.
112	—	—	1	—	{ Holzrahmen mit 8 Ringen }	15	112	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
113	—	—	2	Stück	eis. Ketten —	12	113	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
114	—	—	1	—	Klapp-Feldstuhl —	4	114	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	{ aufd. Strecke
115	—	—	1	Bund	Korbweiden —	12	115	Obernigk	K. E.-D. Breslau	Obernigk-
116	—	—	2	Kolli	Latirbäume —	21	116	Worms	Hessische Ludwigsb.	Schebitz.
117	—	—	1	—	gusseis Maschinentheil	1	117	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
118	—	—	1	—	Maschinentheil —	2	118	„	„	**)
119	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	8	119	Altona	K. E.-D. Altona	
120	—	—	1	—	Messinghahn —	1	120	Erfurt	K. E -D. Erfurt	
121	—	—	3	Kolli	altes Ofenrohr —	25	121	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
122	—	—	1	—	{ Pedal zu einem Fahrrad }	—	122	Heidelberg	Badische Stsb.	
123	—	—	4	—	hölz. Rahmenschenkel	56	123	„	„	2,5 m lang.
124	—	—	2	—	Rosetten —	6	124	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
125	—	—	20	—	eis. Roststäbe —	—	125	Posen	K. E.-D. Posen	
126	—	—	1	Bündel	15 Stangen Rundstahl	12	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	—	—	1	Pack	Säcke —	—	127	Gr. Umstadt	Hessische Ludwigsb.	
128	—	—	1	—	loser Schlüssel —	—	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	—	Seil, 31 m lg. —	5	129	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
130	—	—	4	Stück	gusseis. Tiegel —	5	130	Cosel Stadt	K. E.-D. Kattowitz	
131	—	—	1	Kollo	Verzierung von Möbel	0,5	131	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	

*) Rhein. Senf- u. Essigfabrik Theod. Moskopf, Fahr a/Rh.
**) Gestempelt: Beardsham Sheffield Pateut 30 M/M.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
132	—	—	1	—	Privat-Viehgitter —	?	132	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
133	—	—	1	—	preuss. Viehgitter mit grauer Oelfarbe gestrichen	?	133	Riesa	Sächsische Stsb.	
134	—	—	1	—	Wasserwaage von Holz	—	134	Zella - St. Blasii	K. E.-D. Erfurt	mit Eisengriff.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	R B	830	1	Kiste	Maschinen —	30	1	Fröndenberg	K. E.-D. Cassel	
2	—	—	1	—	Luftleitungsrohr mit 4 Ketten, Haken und 1 Riemen	—	2	Holzminden	„	
3	—	—	1	Pack	Hufeisen —	12	3	Münden i. H.	„	

Amtliche Bekanntmachungen (Schluss).

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) durch Aufnahme des Satzes 1,44 *M.* für Gleiwitz nach Tremessen ergänzt.

Bromberg, den 17. Juni 1896. (1262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Aufhebung von Frachtsätzen. Am 1. Juli d. J. treten die in den Heften 3 und 4 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen:

Giessen, Hersfeld, Lollar des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
Lippstadt, Osnabrück (Hann. Bhf.), Paderborn, Sassendorf, Soest des Direktionsbezirks Münster,
Anröchte, Belecke, Erwitte, Warstein der Warstein - Lippstadter Eisenbahn

infolge des an dem genannten Tage stattfindenden Uebergangs dieser Stationen in den Rheinisch - Westfälisch-Oesterreichisch - Ungarischen Verband ausser Kraft. Soweit im Verkehre mit verschiedenen Ungarischen Stationen mangels eines Verkehrsbedürfnisses im letzteren Verbande keine direkten Frachtsätze wieder vorgesehen sind, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 31. August d. J. in Gültigkeit.

Magdeburg, den 26. Juni 1896. (1263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu Heft 4 des Theils II a (Verkehr Sachsen-Frankreich) des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1. Mai 1895 tritt mit dem 1. Juli d. J. der I. Nachtrag in Kraft (gratis).

Strassburg, den 19. Juni 1896. (1264)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die Stationen Enzesfeld und Wittmannsdorf der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Frachtgüter aller Art in Wagenladungen des Tarifs, Theil II Heft 1 vom 1. April 1895 aufgenommen. Es gelten für beide Stationen die bestehenden Sätze des Ausnahmetarifs 1 für Wien K. E. B. zuzüglich 7,10 Frcs. für die Abtheilung a und 6,60 Frcs. für Abtheilung b.

Köln, den 23. Juni 1896. (1265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Preussen der Dortmund-Gronau - Enscheder Eisenbahn als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen zum Puddel- und Walzwerkbetrieb von Stationen des Ruhrgebiets nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets, gültig vom 8. Juli 1895 bis einschliesslich 30. Juni 1898, aufgenommen.

Elberfeld, den 23. Juni 1896. (1266)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. August l. J. tritt für Pitch - Pineholz (Pechkiefer, roh oder in der Bearbeitung, welche in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif II bei Holz aufgeführt ist, in Wagenladungen von 10 000 kg ab Mannheim nach den Badisch - Schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz ein Ausnahmetarif für solche Sendungen in Kraft, welche auf einer der vorgenannten Uebergangsstationen zur Einfuhr in die Schweiz verzollt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Station Mannheim, die in Betracht kommenden Uebergangsstationen sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 22. Juni 1896. (1267)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz etc. und Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag XV in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags XIV eingeführten Ausnahmesätze sowie neue Ausnahmesätze für den Eisenerz- etc. Versand der Stationen Spelle (Direktionsbezirk Münster), Uerdingen (Direktionsbezirk Köln), Mainkur (Hessische Ludwigsbahn), ferner für den Eisenerz- und Koks- etc. Empfang der Stationen Dinslaken (Direktionsbezirk Essen) und Dortmund D. G. E. (Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn) und endlich für den Kokskohlenversand der Stationen Annen Nord (Direktionsbezirk Essen). Preis 0,20 *M.*

Essen, den 24. Juni 1896. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Anthracit treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Bezahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
nach Prag (B. N. B., St.E.G., Oe. N.W.B.)	42 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Prag (B. N. B., St.E.G., Oe. N.W.B.)	37 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Prag (B. N. B., St.E.G., Oe. N.W.B.)	64 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 22. Juni 1896. (1269)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Bleche aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von beliebigen Mengen
von Schönau	65 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Schönau	109 ₰

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz verstehen sich inklusive Schleppbahngebühr.

Wien, am 22. Juni 1896. (1270)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Essen a/d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i/W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits tritt vom 1. August d. J. ab ein neuer Tarif in Kraft. Der bisherige vom 1. Januar 1890 ab gültige Tarif nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben.

Münster i/W., den 23. Juni 1896. (1271)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.